



# भारत का राजपत्र

# The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 94]

नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 6, 2017/फाल्गुन 15, 1938

No. 94]

NEW DELHI, MONDAY, MARCH 6, 2017/PHALGUNA 15, 1938

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुंबई, 20 फरवरी, 2017

सं. टीएएमपी/46/2016.—बीपीसीएल.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद् द्वारा भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त उनके दरमानों के सामान्य संशोधन के प्रस्ताव का इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार, निपटान करता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

(मामला संख्या टीएएमपी/46/2016-बीपीसीएल)

भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

आवेदक

गणपूर्ति

- (i) श्री टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)
- (ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (आर्थिक)

आदेश

(फरवरी, 2017 के 8वें दिन पारित)

मामला दरमानों के सामान्य संशोधन के लिए भारत पेट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2.1. बीपीसीएल के वर्तमान दरमान पिछली बार 4 अगस्त 2014 को आदेश संख्या टीएमपी/68/2012-बीपीसीएल के द्वारा अनुमोदित किये गए थे। यह आदेश भारत के राजपत्र में 19 अगस्त, 2014 को अधिसूचित हुआ था। आदेश द्वारा दरमानों की वैधता 31 मार्च, 2016 तक नियत की गई थी।

2.2. बीपीसीएल ने अपने 9 मार्च, 2016 के आदेश पत्र में अन्य बातों के साथ-साथ बताया था कि वह अपनी दरों की 01 अप्रैल 2016 से प्रभावी समीक्षा का प्रस्ताव तैयार कर रहा है और इसलिए उन्होंने वर्तमान दरों की वैधता का विस्तार करने का अनुरोध किया था ताकि वे ग्राहकों से वहीं दरें प्रभारित कर सकें। बीपीसीएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर इस प्राधिकरण ने 30 मार्च, 2016 के अपने आदेश द्वारा बीपीसीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता उनकी समाप्ति की तारीख से 30 जून, 2016 तक बढ़ा दी थी। यह आदेश भारत के राजपत्र में 25 अप्रैल, 2016 को राजपत्र संख्या 152 में अधिसूचित हुआ।

2.3. तत्पश्चात्, बीपीसीएल ने 16 जून, 2016 के अपने पत्र में बताया कि वे अभी भी अपना प्रस्ताव तैयार करने की प्रक्रिया में हैं और कि वे अपना प्रस्ताव 15 जुलाई, 2016 तक प्रस्तुत कर देंगे। साथ ही साथ, बीपीसीएल ने 31 अगस्त, 2016 तक दरों के विस्तार का अनुरोध भी किया। यद्यपि बीपीसीएल ने दरमानों की वैधता का विस्तार 31 अगस्त, 2016 तक चाहा था, इस प्राधिकरण ने निहित परामर्शी प्रक्रिया को ध्यान में रखकर, 30 सितम्बर, 2016 तक वैधता का विस्तार करना उचित समझा जैसा कि अन्य मामलों में विस्तार किया गया था जहां वैधता 30 जून, 2016 को समाप्त हो गई थी। बीपीसीएल को, जैसा कि उसने स्वीकार किया था, 15 जलाई, 2016 तक हर हाल में अपना प्रस्ताव दायर करने की सलाह दी गई थी।

3.1 इस पृष्ठभूमि में, बीपीसीएल ने 29 जुलाई, 2016 के अपने पत्र संख्या बीपीसीएल/जेएनपी/ओपीएस के द्वारा सामान्य संशोधन का अपना प्रस्ताव दायर किया। मुख्य मुद्दे, जैसा कि बीपीसीएल द्वारा दायर प्रस्ताव से देखे जा सकते हैं, संक्षेप में निम्नवत् हैं:

- (i) प्रस्ताव 3 वर्षों के लिए है अर्थात् वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक।
- (ii) प्रस्ताव वर्ष 2013-14 से 2015-16 के वास्तविक पर आधारित है और वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक आकलित है।
- (iii) (क) वर्ष 2013-14 से 2018-19 के लिए कुल गैर-एलपीजी यातायात आंकड़े (वास्तविक और आकलित) इस प्रकार हैं:

वर्ष	यातायात (एमटी में)	वास्तविक/आकलित
2013-14	6302873	वास्तविक
2014-15	5025236	
2015-16	5305711	
2016-17	5706800	आकलित
2017-18	5744500	
2018-19	5775800	

- (ख) वर्ष 2013-14 से 2018-19 के लिए कुल एलपीजी यातायात आंकड़े (वास्तविक और आकलित) निम्नवत् हैं:-

वर्ष	यातायात (एमटी में)	वास्तविक/आकलित
2013-14	333646.10	वास्तविक
2014-15	752972.90	
2015-16	675232.12	

2016-17	650000	आकलित
2017-18	960000	
2018-19	1080000	

(iv) बीपीसीएल ने वित्तीय वर्ष 2016-17 से वित्तीय वर्ष 2018-19 तक निम्नलिखित पूंजीगत संवर्धनों का प्रस्ताव किया है ताकि प्रचालन सुविधाजनक हो और प्रत्याशित यातायात में वृद्धि हो सके जैसा कि नीचे दिया गया है:

(क) वित्तीय वर्ष 2016-17

क्र.सं.	निवेश की किस्म	निवेश की लागत (रु. लाख में)	अतिरिक्त निवेश का प्रयोजन
1.	जेटी पर 75 केजी डीसीपी अग्निशमनक का प्रावधान	2.50	जेटी की सुरक्षा
2.	जेएनपीटी- वर्तमान पीएल मनीफोल्ड संरचना का विस्तार	50	उत्पाद प्रहस्तन की सुविधा
3.	जेटी पर एससी 1400 फेंडर का प्रतिस्थापन	42	वर्तमान सुविधा की प्रतिस्थापन
4.	जेएनपीटी जेटी पर अतिरिक्त कैमरे लगाना	15	जेटी की सुरक्षा
5.	जेटी पर 1 नग फायर वाटर पम्प लगाना	272	ओआईएसडी के अनुसार एफएफ सिस्टम का संवर्धन
6.	स्ट्रिपर वैक्यूम परिचालित पम्प लगाना	10	जेटी का सुरक्षा
7.	6000 एलपीएम टॉवर मनीटर और जम्बो लगाना	90	ओआईएसडी के अनुसार एफएफ सिस्टम का संवर्धन
8.	जेटी में फायर वाटर लाइन की क्लोज़ लूप	60	ओआईएसडी के अनुसार एफएफ सिस्टम का संवर्धन
9.	नियंत्रण पैनल का आमूल-चूल परिवर्तन	150	सुरक्षा उपाय
	योग	691.50	

## (ख) वित्तीय वर्ष 2017-18

क्र.सं.	निवेश की किस्म	निवेश की लागत (रु. लाख में)	अतिरिक्त निवेश का प्रयोजन
1.	जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण	900	जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण
2.	जेटी पर विद्यमान काला तेल लाइन का प्रतिस्थापन	250	वर्तमान सुविधा का प्रतिस्थापन
3.	जेटी पर वर्तमान फेंडरो का प्रतिस्थापना	200	जेटी संरचना तथा पोत के संरक्षण के लिए वर्तमान सुविधा का प्रतिस्थापन
4.	एलबी01 और एलबी02 पर जीआईप्लेटफार्म की व्यवस्था	100	लोडिंग आर्म को जब भी विघटित और सेवा में लेना है। उसका अनुरक्षण सुविधाजनक बनाने के लिए लोडिंग आर्म विनिर्माता की संस्तुति पर जेटी के समुद्री और तट की और दोनों ओर पर प्लेटफार्म की व्यवस्था करनी है।
5.	एलबी01 और एलबी02 पर जेटी की मार्गिका के साथ-साथ जलयानों/पोतों के संबद्ध करने के लिए उपयुक्त 20'x2' लम्बी हाइड्रालिक चलित तट मार्गिका की व्यवस्था	100	जेटी की प्रचालन और सुरक्षा अपेक्षा।
6.	नियंत्रण पैनल का आमूल-चूल परिवर्तन	200	सुरक्षा उपाय
7.	स्ट्रिपर परिचालित पम्प	40	जेटी की सुरक्षा
8.	तल पाइपलाइन का प्रतिस्थापन और मरम्मत	150	-
	योग	1940	

## (ग) वित्तीय वर्ष 2018-19

क्र.सं.	निवेश की किस्म	निवेश की लागत (रु. लाख में)	अतिरिक्त निवेश का प्रयोजन
1.	जेटी पर नाइट्रोजन संयंत्र की व्यवस्था	240	जेटी डॉकलाइन की सुरक्षा
2.	जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण	600	वर्तमान सुविधा का प्रतिस्थापन
3.	जेटी पर ओडब्ल्यूएस सिस्टम का प्रतिस्थापन	200	वर्तमान सुविधा का प्रतिस्थापन
4.	जेटी की बंकरिंग लाइन का प्रतिस्थापन	250	वर्तमान सुविधा का प्रतिस्थापन
5.	स्प्रे सिस्टम की व्यवस्था	40	जेटी की सुरक्षा
6.	जेटी में फायर वॉटर पम्प की व्यवस्था	110	सिस्टम का संवर्धन
	योग	1440	

(v) वित्तीय वर्ष 2016-17 के 2018-19 के लिए गैर एलपीजी कार्गो के लिए यातायात के वर्तमान स्तर पर वित्तीय प्रभाव, जैसा बीपीसीएल ने दिया है, निम्नवत् है:

(रु. लाख में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलन		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
i.	यातायात (एमटी में)	6302873	5025236	5305711	5706800	5744500	5775800
ii.	प्रचालन आय	4318.24	4225.56	5054.74	5501.93	5534.06	5559.62
iii.	मूल्यहास के अतिरिक्त प्रचालन लागत	584.50	565.50	945.22	1010.22	1080.59	1156.83
iv.	मूल्यहास	964.51	954.42	1,044.13	1,244.46	1,323.63	1,381.67
v.	उपरिव्यय	270.78	215.32	243.54	252.84	262.50	272.53
vi.	प्रचालन अतिरेक/(घाटा)	2498.46	2490.21	2821.85	2994.41	2867.34	2748.59
vii.	वित्तीय एवं विविध आय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-
viii.	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-
ix.	एफएमआई- एफएमआई	-	-	-	-	-	-
x.	व्याज और कर पूर्व अतिरेक	2498.46	2490.21	2821.85	2994.41	2867.34	2748.59
xi.	नियोजित पूँजी	18051.01	19290.72	20954.60	20401.64	21018.01	21076.34
xii.	आरओसीई- अधिकतम ग्राह्य @ 16%	2888.16	3086.52	3352.74	3264.26	3362.88	3372.21
xiii.	प्रतिफल प्रश्चात निवल अतिरेक/घाटा	(389.71)	(596.30)	(530.89)	(269.85)	(495.54)	(623.62)
xiv.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा	-9.02%	-14.11%	-10.50%	-4.90%	-8.95%	-11.22%

(vi) वित्तीय वर्ष 2016-17 के 2018-19 के लिए एलपीजी कार्गो के लिए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर वित्तीय प्रभाव, जैसा बीपीसीएल ने दिया है, निम्नवत् है:

(रु. लाख में)

		प्रस्तावित			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर आकलन			प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलन		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
i	यातायात (एमटी में)	333646.10	752973	675232.12	650000	960000	1080000	650000	960000	1080000
ii	प्रचालन आय	-	-	-	-	-	-	1094.20	1616.05	1818.06
iii.	मूल्यहास के अतिरिक्त प्रचालन लागत	14.15	27.30	45.11	46.84	48.63	50.48	46.84	48.63	50.48

iv.	मूल्यहास	300.91	301.56	301.60	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49
v.	उपरिव्यय	1.02	9.87	11.38	11.82	12.27	12.74	11.82	12.27	12.74
vi.	प्रचालन अतिरेक/(घाटा)	-316.07	-338.73	-358.09	-362.14	-364.38	-366.71	732.06	1251.67	1451.35
vii	वित्तीय एवं विविध आय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
viii.	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ix.	एफएमआई- एफएमई	-	-	-	-	-	-	-	-	-
x.	ब्याज और कर पूर्व अतिरेक	-316.07	-338.73	-358.09	-362.14	-364.38	-366.71	732.06	1251.67	1451.35
xi.	नियोजित पूँजी	8312.52	8011.41	7763.41	7459.92	7156.43	6852.95	7459.92	7156.43	6852.95
xii.	आरओसीई- अधिकतम ग्राह्य @ 16%	1330.00	1281.82	1242.15	1193.59	1145.03	1096.47	1193.59	1145.03	1096.47
xiii.	प्रतिफल प्रश्नात निवल अतिरेक/घाटा	-1646.08	-1620.55	-1600.24	-1555.73	-1509.41	-1463.18	(461.52)	106.64	354.88
xiv.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	शून्य	-42.18%	6.60%	19.52%

(vii) तदनुसार बीपीसीएल ने वर्तमान दरों में कुल मिलाकर, 8.36 प्रतिशत की वृद्धि चाही है।

3.2. बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए जेएनपीटी पर बीपीसीएल जेटी के लिए प्रमाणित आय और व्यय विवरण और नियोजित पूँजी विवरण प्रस्तुत किये हैं। बीपीसीएल ने 2 अगस्त, 2016 के अपने पत्र के द्वारा प्रस्तावित प्रारूप दरमान भी प्रस्तुत किये हैं।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, बीपीसीएल का प्रस्ताव उनके दिनांक 29 जुलाई, 2016 तथा 2 अगस्त, 2016 के पत्र द्वारा अनुज्ञासि-दाता पत्तन जवाहरलाल नेहरू पत्तन न्यास जेएनपीटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं/ प्रयोक्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियां प्राप्त करने के लिए भेजा गया था। कुछेक प्रयोक्ताओं/प्रयोक्ता संगठनों से टिप्पाणियां प्राप्त हुई हैं। प्रयोक्ताओं से प्राप्त टिप्पणियों को फीडबैक सूचना के रूप में बीपीसीएल को अग्रेषित किया गया था। बीपीसीएल ने कुछ उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं।

5.1. संदर्भाधीन मामले में 10 अक्टूबर, 2016 को एक संयुक्त सुनवाई हुई थी। संयुक्त सुनवाई के दौरान, बीपीसीएल ने प्रस्ताव का पावर-पाईट प्रस्तुतीकरण प्रस्तुत किया। बीपीसीएल, जेएनपीटी और संबंधित प्रयोक्ता/प्रयोक्ता संगठनों/निकायों ने संयुक्त सुनवाई के दौरान अपने-अपने निवेदन रखे।

5.2. जैसा संयुक्त सुनवाई में निर्णय किया गया, प्रयोक्ताओं को अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत करने के लिए कहा गया। तदनुसार, कुछेक प्रयोक्ताओं ने अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। इन टिप्पणियों की फीडबैक टिप्पणियों के रूप में बीपीसीएल को भेजा गया। बीपीसीएल ने प्रयोक्ताओं द्वारा किये गए निवेदनों पर अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं।

5.3. तेल और प्राकृतिक गैस लिमिटेड (ओएनजीसी) ने भी अपनी टिप्पणियां प्रस्तुत कीं। इन टिप्पणियों को भी बीपीसीएल को फीडबैक टिप्पाणियों के रूप में भेजा गया। तथापि, बीपीसीएल ने ओएनजीसी की टिप्पणियों का प्रत्युत्तर नहीं दिया।

6. प्रस्ताव की प्राथमिक छानबीन के आधार पर हमारे दिनांक 30 सितंबर, 2016 के पत्र के द्वारा विभिन्न मुद्दों पर अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करने के लिए बीपीसीएल से अनुरोध किया गया था। बीपीसीएल ने अपने 27 अक्टूबर, 2016, 28 नवंबर, 2016, 5 दिसंबर, 2016 और 8 दिसंबर, 2016 के पत्रों के द्वारा उत्तर दिया है। प्रश्नों के उत्तर देते समय, बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में संशोधित किया है। हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न और बीपीसीएल के उत्तर नीचे सारणीबद्ध किए गए हैं:-

क्र.सं.	हमारे द्वारा उठाए गए प्रश्न	बीपीसीएल के उत्तर
I.	गैर एलपीजी	
क.	सामान्य:	
(i)	फॉर्म-1 के क्रम संख्या 3 के संबंध में बीपीसीएल ने कहा है कि इसकी मूल्य निर्धारित करने की कार्यनीति लागत आधारित है। बीपीसीएल उत्पादकता में प्रत्याशित सुधार लाने और यूनिट मूल्य पर पड़ने वाले प्रभाव को स्पष्ट कर।	बीपीसीएल की मूल्य निर्धारित करने की कार्यनीति लागत पर आधारित है। उत्पादन में तत्काल वास्तविक परिवर्तन परंतु प्रशुल्क में बढ़ोत्तरी से पर्याप्त अधिशेष उपलब्ध होगा। जिससे प्रदान की जा रही सेवाओं के स्तर को बनाए एवं ठीक-ठाक रखा जा सके और संरक्षा एवं पर्यावरण संबंधी उपायों में सुधार लाया जा सके। जिससे दीर्घावधि में उत्पादकता में सुधार अवश्य होगा।
(ii)	2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों में यह विनिर्धारित किया गया है कि प्रशुल्क को उत्पादकता के स्तरों की कसौटी से जोड़ा जाना चाहिए। बीपीसीएल ने अपने फार्म- 1 के क्र.सं. 6 में वर्तमान निष्पादन से संबंधित जो व्यौरा प्रस्तुत किया है, वह कुछ भी नहीं है बल्कि क्षमता का उपयोग है। तथापि, उसने उत्पादकता बढ़ाने के उपायों के लिए लक्षित उद्देश्यों के बारे में कोई व्यौरा प्रस्तुत नहीं किया है। बीपीसीएल अपेक्षित व्यौरा तत्काल प्रस्तुत करें। उत्पादकता के स्तर में ऐसी कसौटी को संबंधित प्रशुल्क मदों को शासित करने वाली शर्त के रूप के मान में शामिल किया जाए।	निम्नलिखित को नोट किया जाए:  (क) बीपीसीएल जेटी निजी टैंक फार्म आपरेटर द्वारा उपयोग की जाती है।  (ख) कच्चे तेल, तेलों एवं रसायनों को छोड़कर पैट्रोलियम उत्पादों के लिए प्रयुक्त लदान आर्म।  (ग) बीपीसीएल पाइपलाइन के उपयोगकर्ता, पीओएल के उपयोगकर्ताओं (अधिकतर आरआईएल तथा आईओसी) की तुलना में 10% से भी कम हैं। अन्य सभी उपयोगकर्ताओं के पास अपनी पाइप लाइन हैं जो बर्थ में वॉटर-फ्रंट तक जाती है। यह नोट करना समीचीन होगा कि जेटी की निर्धारित क्षमता 4.5 एमएमटी थी। बैचमार्क 5.5 एमएमटी रखा गया था जिसे प्राप्त कर लिया गया है। उत्पादकता तभी बढ़ सकती है यदि टैंक फार्म आपरेटर टैंकों की संख्या में वृद्धि करें और वे पाइपलाइन का आकार 8" से बढ़ाकर 12" से बड़ी क्षमताओं के करें (मान लो 18" अथवा 24")  बीपीसीएल कार्गो में डिस्चार्ज की उन दरों को प्रभावित नहीं भंडारण क्षमता पर निर्भर है। बीपीसीएल कार्गो के लिए लदान दर को भी प्रभावित नहीं कर सकती क्योंकि तटीय पम्पों को संबंधित टैंक फार्म ऑपरेटरों द्वारा प्रचालित किया जाता है।  बर्थ की उपलब्धता पंक्ति में खड़े प्रयोक्ताओं और बर्थ में डिस्चार्ज दर से शासित होती है, जो कि बीपीसीएल के नियंत्रण के अधीन नहीं है। बीपीसीएल बर्थ की उपलब्धता की गारंटी नहीं दे सकता, क्योंकि इसका बर्थ से संबंधित उप मानदंडों पर पूरा नियंत्रण नहीं होता है जो कि जेनपीटी द्वारा तैयार किए जाते हैं।  उक्त परिस्थितियों में, बीपीसीएल ने मूल निर्धारित क्षमता उपयोग के प्रति 5.98 एमटी का लक्ष्य प्राप्त किया है।
(iii)	फार्म की क्रम 5 में दी गई सूचना, अर्थात् विशिष्ट प्रयोक्ताओं के लिए औसत लागत में परिवर्तन (प्रशुल्क परिवर्तन से पूर्व और पश्चात) बीपीसीएल द्वारा नहीं दी गई है। उसे प्रस्तुत करें।	प्रशुल्क परिवर्तन से पूर्ण और पश्चात् विशिष्ट प्रयोक्ताओं के लिए औसत लागत, जहां तक बीपीसीएल समझ सकी है, एक शीट संलग्न की गई है जिसमें प्रस्ताव की वर्तमान दरें और प्रस्तावित दरें दी गई हैं।

	<p>(iv) फार्म-1 के क्रमांक 6 के उत्तर में बीपीसीएल ने वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक आद्योपांत और वर्थ आधिभोग के संदर्भ में बीपीसीएल का निष्पादन प्रस्तुत किया है। लेकिन, बीपीसीएल ने उत्पादकता संवर्धन उपायों के लिए लक्षित उद्देश्य प्रस्तुत नहीं किया है।</p>	<p>यह निवेदन किया जाता है कि बीपीसीएल ने उत्पादकता संवर्धन उपायों के लिए लक्षित उद्देश्य प्रस्तुत किया हैं, जो इस प्रकार है:</p> <p>इष्टतम क्षमता उपयोग प्राप्त करने के लिए जेटी पर कार्गो प्रहस्तन से संबंधित विभिन्न कार्यकलाप।</p> <p>प्रतिस्पर्धात्मक दरों का प्रस्ताव करके अधिक उत्तरायी कार्गो को आकर्षित करते हुए जेटी की वर्थ उपयोगिता और दक्षता बढ़ाना।</p> <p>यहां यह सूचना देते हुए हर्ष हो रहा है कि इसकी वर्तमान 4.5 की क्षमता के प्रति इसने उत्पादकता 5.5 एमएमटी तक बढ़ाया है। और इसके अतिरिक्त इसने वर्ष 2015-16 में 5.98 एमएमटी (एलपीजी और गैर-एलपीजी दोनों सहित) का प्रहस्तन किया है।</p>												
<p>B.</p> <p><u>पहले उपलब्ध कराए गए अनुमानों की तुलना में वास्तविक आंकड़ों की तुलना:</u></p> <p>2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.13 में यह अपेक्षा की गई है कि यह प्राधिकरण, प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते समय विश्वास किए गए अनुमानों के संदर्भ में निर्धारित प्रशुल्क की वैधता की अवधि के अंत में वास्तवित एवं वित्तीय कार्यनिष्पादन की समीक्षा करे। इस संदर्भ में एवं बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए प्रशुल्क प्रस्ताव के फार्म 7 के संदर्भ में बीपीसीएल निम्नलिखित मुद्दों को स्पष्ट करे/प्रस्तुत करेः-</p>														
<p>(i)</p> <p>फार्म-7 में, बीपीसीएल ने वर्ष 2009-10 से 2011-12 तक के अनुमानों की तुलना उक्त अवधि के वास्तविक के साथ की है। तथापि, बीपीसीएल, लागत विवरण में निहित प्रत्येक पैरामीटर में अनुमानों की तुलना में वास्तविक में पाए गए अंतर के लिए कारण प्रस्तुत नहीं किये हैं। उन्हें प्रस्तुत करे।</p>		<p>लागत विवरण के फार्म नं. 7 में निहित प्रत्येक पैरामीटर के वास्तविक की तुलना में आकलनों में परिवर्तनों के कारण संशोधित लागत विवरण में प्राधिकरण को प्रस्तुत किये जाते हैं।</p>												
<p>(ii)</p> <p>प्राधिकरण ने अगस्त, 2014 के आदेश में 43% से बीपीसीएल के तत्कालीन विद्यमान प्रशुल्क पर 43% की वृद्धि की मंजूरी दी थी। इसलिए बीपीसीएल फार्म 7 में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक की आकलित आय को आतन करे ताकि उक्त आदेशमें सुविचारित आकलित आय में वृद्धि प्रभावी की जा सके।</p>		<p>इस मुद्दे के संबंध में, यहां यह निवेदन किया जाता है कि बीपीसीएल ने संशोधित लागत विवरण के फार्म 7 में वर्ष 2013-14 से 2015-16 की आकलित आय को अद्यतन कर दिया है।</p>												
<p>(iii)</p> <p>वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण में (फार्म 7) में यथाप्रदर्शित वास्तविक प्रचालन आय बीपीसलएल द्वारा प्रस्तुत 2013-14 से 2015-16 वर्षों के लिए प्रदर्शित आय और व्यय लेखे में प्रदर्शित प्रचालन आय से मेल नहीं खाते। कृपया अंतर का समाधान करें।</p>		<p>पहले ही, स्पष्ट किया जाता है कि, बीपीसीएल ने गैर-एलपीजी और एलपीजी उत्पादों के लिए दो अलग लागत विवरण बनाए हैं। तदनुसार, गैर-एलपीजी उत्पादों और एलपीजी उत्पादों के लागत पत्रों में प्रदर्शित आंकड़ों को जोड़े जाने पर आंकड़े बीपीसीएल जेटी के प्रमाणित आय और व्यय शीट से मेल खाते हैं।</p> <p>तदनुसार, फार्म 7 में विचारधीन वर्षों के लिए प्रचालन आय का प्रमाणित आय और व्यय लेखे में प्रदर्शित आय के साथ समाधान वितरण इस प्रकार है:-</p> <table border="1" data-bbox="780 1814 1437 2059"> <thead> <tr> <th>विवरण</th> <th>2013-14</th> <th>2014-15</th> <th>2015-16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>एलपीजी उत्पादों से आय (क)</td> <td>28.63</td> <td>334.56</td> <td>429.35</td> </tr> <tr> <td>एलपीजी उत्पादों से आय (ख)</td> <td>4318.24</td> <td>4225.57</td> <td>5054.74</td> </tr> </tbody> </table>	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	एलपीजी उत्पादों से आय (क)	28.63	334.56	429.35	एलपीजी उत्पादों से आय (ख)	4318.24	4225.57	5054.74
विवरण	2013-14	2014-15	2015-16											
एलपीजी उत्पादों से आय (क)	28.63	334.56	429.35											
एलपीजी उत्पादों से आय (ख)	4318.24	4225.57	5054.74											

		प्रमाणित आय और व्यय लेखे के अनुसार कुल आय (क+ख)	4346.87	4560.13	5484.09
(iv)	इस प्रकार, फार्म 7 में वर्ष 2013-14 से 2015-16 के वास्तविक प्रचालन व्यय 2013-14 से 2015-16 वर्षों के प्रमाणित आय और व्यय लेखे में प्रदर्शित व्यय से मेल नहीं खाते। बीपीसीएल भिन्नता का समाधान करे।	जैसा कि पहले बिंदु संख्या (iii) में स्पष्ट किया गया है लागत शीट में दर्शाये गए आंकड़े गैर-एलपीजी और एलपीजी उत्पादों का योग है, ऐसे आंकड़े बीपीसीएल जेटी का प्रमाणित आय और व्यय खाते से मेल खायेगे।  तदनुसार, फार्म 7 में विचाराधीन वर्षों के प्रचालन व्ययों का प्रमाणित आय और व्यय खाते में प्रदर्शित व्ययों का समाधान विवरण निम्नवत् है:-			
		विवरण	2013-14	2014-15	2015-16
		एलपीजी उत्पादों पर व्यय (क)	316.08	338.72	358.09
		गैर एलपीजी उत्पादों पर व्यय (ख)	1819.79	1735.35	2232.88
		घटाये: लागत शीट के अनुसार मूल्यहास (एलपीजी + गैर-एलपीजी)	1265.44	1255.98	1345.71
		जमा: पुस्तकों के अनुसार मूल्यहास	2296.11	1166.02	1094.64
		जमा: एमजीटी व्यय	203.15	300.00	380.00
		आय और व्यय लेखे के अनुसार कुल प्रमाणित व्यय (क+ख)	3369.69	2284.11	2719.90
(v)	बीपीसीएल से वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण के अनुसार प्रतिफल पूर्व निवल लाभ और आय और व्यय खाते में दर्शाये लाभ का समाधान विवरण प्रस्तुत करनेका अनुरोध किया जाता है।	फार्म 7 में विचाराधीन वर्षों के लिए निवल लाभ का प्रमाणित आय और व्यय खाते में प्रदर्शित निवल लाभ का समाधान विवरण इस प्रकार है:-			
		विवरण	2013-14	2014-15	2015-16
		गैर-एलपीजी और एलपीजी उत्पादों से कुल आय जैसी ऊपर (iii) में दी गई है।	4346.87	4560.13	5484.09
		घटाये: गैर-एलपीजी और एलपीजी उत्पादों पर कुल व्यय जैसा ऊपर बिंदु (iv) में दिया गया है।	3369.69	2284.11	2719.9
		घटाये: जेएनपीटी को प्रदत्त रायल्टी	1410.88	14 2 9	1729.42
		निवल लाभ	-433.7	823.12	1034.77
(vi)	इसी प्रकार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल द्वारा फार्म 7 में सुविचारित वास्तविक नियोजित पूँजी इसी अवधि के लिए प्रमाणित नियोजित पूँजी विवरण में प्रदर्शित नियोजित पूँजी से मेल नहीं खाती। बीपीसीएल इसका समाधान करे।	वास्तविक अंत सकल नियोजित पूँजी:			
		विवरण	2014-15	2015-16	
		एलपीजी उत्पादों से नियोजित पूँजी (क)	8949	9002	
		एलपीजी उत्पादों से नियोजित पूँजी (ख)	27071	29779	

		<b>जोड़े:</b> पूंजी डब्ल्यूआईपी	120	0
		<b>प्रमाण-पत्र के अनुसार कुल नियोजित पूंजी (क+ख)</b>	36140	38781
		अतः प्रमाण पत्र के अनुसार कुल नियोजित पूंजी का लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूंजी के साथ समाधान किया जाता है।		
ग.	<b>वित्तीय/ लागत विवरण:</b>			
1.	<b>क्षमता:</b>  कृपया स्मरण करें कि बीपीसीएल के पिछले संशोधन आदेश में, जेएनपीटी स्थित बीपीसीएल जेटी की क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) सुविचारित की गई थी। यहां तक कि वर्तमान प्रस्ताव में बीपीसीएल ने फार्म 2क में सुविधा की क्षमता 5.5 एमएमपीटी दर्शायी है। तथापि, बीपीसीएल, ने अपनी सुविधा में एलपीजी प्रहस्तन की संकल्पना की है और इस संबंध में अतिरिक्त पूंजी निवेश भी किये हैं। इसके अतिरिक्त, बीपीसलएल ने मुख्यतः फेंडरों का प्रतिस्थापन, वर्तमान संरचना का विस्तार, जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण, जेटी पर काले तेल की लाइन का प्रतिस्थापन, तेल पाइपलाइन के प्रतिस्थापन आदि के लिए वर्ष 2016-17 से 2017-18 के दौरान क्रमशः 6.92 करोड़ रु., 19.40 करोड़ रु. और 14.40 करोड़ रु. तक के पूंजी संवर्धन की संकल्पना की है। कथित पूंजी संवर्धन सुविधा की क्षमता में संवर्धन भी कर सकता है। इसलिए बीपीसीएल उक्त मुद्दों को ध्यान में रखकर इन पहलुओं का परीक्षण करें और अपनी सुविधा की क्षमता पुनर्आकलन करें।	यह नोट करना समीचीन होगा कि जेटी की निधारित क्षमता 4.5 एमएमटी थी। बैंचमार्क 5.5 एमएमटी रखा गया था जिसे प्राप्त कर लिया गया है। उत्पादकता तभी बढ़ सकती है यदि टैंक फार्म आपरेटर टैंकों की संख्या में वृद्धि करें और वे पाइपलाइन का आकार 8' से बढ़ाकर 12' से बड़ी क्षमताओं के करें (मानलो 18 अथवा 24')		
2.	<b>यातायात:</b>	इसके अतिरिक्त, जलवायु की संक्षारक किस्म के कारण बीपीसीएल जेटी की परिसंपत्तियों का अधिकतर भाग प्रभावित होता है, इसलिए तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय द्वारा जारी सुरक्षापायों के अनुसार सुरक्षा कारणों से उसके प्रतिस्थापन की जरूरत होती है।  अतः फेंडरों, टॉवर मानीटरों के प्रतिस्थापन, वर्तमान सुविधा का विस्तार, जेटी के सुदृढ़ीकरण से जेटी की आद्योपांत क्षमता में संवर्धन नहीं होगा।		
(i)	यातायात के अनुमान के संदर्भ में बीपीसीएल को निम्नलिखित बाते स्पष्ट करनी हैं/ प्रस्तुत करनी हैं:-  <b>2005</b> के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.5.1 यह विनिर्दिष्ट करता है कि यातायात के अनुमान 5 वर्ष की वार्षिक योजना के अनुमानों और वर्तमान/संभावित बढ़ोत्तरी की अनुरूप होने चाहिए। इस संदर्भ में बीपीसीएल को 2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए यातायात के अनुमान का आधार स्पष्ट करना है।	प्रवाह क्षमता (यातायात) का आकलन विभिन्न आर्थिक और बाजार स्थितियों पर निर्भर करती है। ऐसे आकलन में पिछले कुछ वर्षों की विभिन्न प्रवृत्तियों और निष्पादनों का विश्लेषण किया गया है। इसके अतिरिक्त, इन सभी उत्पादों का यातायात और आवागमन विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, इनमें से कुछ तो बीपीसीएल के नियंत्रण से बाहर के भी होते हैं जैसे सरकार की नीति, विभिन्न देशों में उसी उत्पाद के लिए डालर/रूपया मूल्य दर आदि। तदनुसार, ये सभी कारक और अपने अनुभव को देखते हुए विभिन्न उत्पादों का आकलन किया गया है।  इसके अतिरिक्त, आकलन टैंक फार्म आपरेटरों, एजेंटों, सीएचए और व्यापार से संबंधित व्यक्तियों और अंत्य प्रयोक्ता, जो खाद्य तेल, रसायनों और पेट्रोलियम उत्पादों का आयात करते हैं, भावी यातायात का आकलन करने के उद्देश्य से, विचार विमर्श के बाद ही किया गया है।  तदनुसार, इन उत्पादों के लिए यातायात का आकलन करके वित्तीय वर्ष 2016-17 से 2018-19 की लागत शीटों में प्रस्तुत किया गया है।		

(ii)	(क) वर्ष 2013-14 की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 में तटीय पोतों के माध्यम से प्रहस्तित कच्चे तेल के यातायात में क्रमशः 29% और 25% की घटौती देखी गई है। घटौती के कारण बताए जाएं।	कच्चे तेल का मुख्य ग्राहक ओएनजीसी है। ओएनजीसी ने पिछले 2 वर्षों के प्रचालन में क्रूड को अन्य पत्तन प्रचालकों को मूव करना आरंभ कर दिया है। इसके अतिरिक्त, उनकी एमबीपीटी से भी कोई व्यवस्था है कि यदि ओएनजीसी किसी अन्य पत्तन प्रयोक्ता के पास मूव करेगा तो ओएनजीसी को अतिरिक्त लागत वहन करनी होगी जो उसे अन्य पत्तन पर मूव करने पर एमबीपीटी को देनी होगी। अतः पिछले वर्षों में क्रूड तेल में देखी गई कमी काफी यथोचित है।
(ख)	(ख) इसके अतिरिक्त, बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक तटीय पोतों के माध्यम से कच्चे तेल के प्रहस्तन के यातायात आकलन में वर्ष 2013-14 की तुलना में 20% की कमी दर्शायी है। बीपीसीएल को तटीय पोतों के माध्यम से कच्चे तेल के यातायात में कमी के अनुमान के कारण बताने हैं। यह भी कि, बीपीसीएल ने 2017-18 से 2018-19 के लिए प्रस्तुत तटीय पोतों के माध्यम से प्रहस्तित कच्चे तेल के यातायात में उसके तत्काल पूर्व के वर्ष पर 0.5% की वृद्धि दर्शायी है। इसके कारण भी स्पष्ट किये जाएं।	वर्ष 2013-14 की तुलना में 2016-17 से 2018-19 में 20% की कटौती के विषय में यह दोहराया जाता है कि मुख्य ग्राहक ओएनजीसी ने पिछले दो वर्षोंमें यानी वि. वर्ष 2014-15 और 2015-16 में बीपीसीएल जेटी में अपने कार्यकलापों में कमी की है। तदनुसार बीपीसीएल 2015-16 की तुलना में वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 में प्रक्षेपित मात्रा में बढ़ोतरी की उम्मीद नहीं रखता है। अतः यौक्तिक रूप से उत्पाद के यातायात में वर्ष 2015-16 के प्रति वर्ष 2016-17 में @ 5%, 2016-17 के लिए 5.5% और वर्ष 2018-19 के लिए 6% की वृद्धि का आकलन किया जाता है।
(iii)	(क) वर्ष 2013-14 की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान और फर्नेस तेल के यातायात में लगभग 250% की कमी देखी गई है। 2014-15 और 2015-16 में यातायात में अत्यधिक गिरावट के कारण स्पष्ट करें।	वर्ष 2014-15 और 2015-16 के दौरान फर्नेस तेल के यातायात में 250% की अचानक गिरावट का मुख्य कारण टैंक फार्म से जुड़ने वाली पाइपलाइन में भारी क्षति है। यह भी कि जेएनपीटी में बंकरिंग गतिविधि में कमी के कारण भी घटौती हुई है जिससे फर्नेस तेल की मांग में भी घटौती हुई। इसके अतिरिक्त, बहुत सी विद्युत कंपनियां गैस आधारित विद्युत प्लांट में परिवर्तित हो गई जिससे फर्नेस तेल की मांग में कमी आई है। इन कारणों से बीपीसीएल भविष्य में भी यातायात की वृद्धि की कोई उम्मीद नहीं रखता है।
(ख)	(ख) इसके अतिरिक्त, वर्ष 2013-14 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान तटीय पोतों के माध्यम से फर्नेस तेल प्रहस्तन यातायात में निरंतर गिरावट का कारण स्पष्ट किया जाए।	ऊपर (iii) (क) में दिये गए तथ्यों को देखते हुए, बीपीसीएल ने प्रक्षेपित वर्षों के लिए यातायात की मात्र 2015-16 के अनुरूप रखी है।
(iv)	(क) यद्यपि वर्ष 2014-15 की तुलना में वर्ष 2015-16 में हाई-स्पीड डीज़ल के वास्तविक यातायात में 48% की वृद्धि हुई है, बीपीसीएल ने पिछले वर्षों की तुलना में एचएसडी का आकलन करते समय केवल 13%, 2.5%, 1.5% की दर पर ही वृद्धि का आकलन किया है। 2015-16 की तुलना में प्रत्येक वर्ष यातायात में कम वृद्धि दर आकलन के कारण स्पष्ट किये जाए।	बीपीसीएल ने वर्ष 2016-17, 2017-18 और 2018-19 के प्रक्षेपण आकलन के लिए वर्ष 2015-16 को आधार वर्ष के रूप में लिया है। तदनुसार क्रमशः 15%, 18% और 20% वृद्धि का आकलन किया है। वर्ष 2014-15 की तुलना में आधार वर्ष 2015-16 पहले ही 48% वृद्धि पर है। अतः आगामी वर्षों में यातायात में उसी दर पर वृद्धि अनुकूल है।
	2013-14 की तुलना में 2014-15 के वास्तविक यातायात में कमी के कारण भी स्पष्ट करें।	एचएसडी के मुख्य ग्राहक आईओसीएल और रिलायंस हैं। आईओसीएल ने अपने दक्षिणी बाजारों को आईओटीएल और आईओसीएल टर्मिनलों से फिलिंग करना आरंभ कर दिया है। अन्य बाजारों को अनकी एचएसडी रेक लदान भी इन्हीं टर्मिनलों से हो रहा है। एचएसडी मूल्यों के अतियंत्र के साथ, रिलायंस ने पश्चिमी क्षेत्र में अपनी खुदरा आउटलैट पर को पुनः आरंभ करने का निर्णय

		लिया है। वर्ष के दौरान रिलांयसके टैंक फार्म उन्नयनाधीन थे, केवल नापथा का निर्यात किया गया।
(v)	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान तटीय पोतों के माध्यम से प्रहस्ति किये जाने वाले एएफटी, एसकेओ के विषय में किसी यातायात की प्रत्याशा न करने के कारण स्पष्ट करें।	लागत विवरण से यह देखा जा सकता है कि एटीएफ (विमानन टर्बाइन ईंधन) और एसकेओ, वर्ष 2015-16 के दौरान ही बीपीसीएल द्वारा प्रहस्ति किया गया था। 2013-14 और 2014-16 में उक्त उत्पादों का कोई यातायात प्रहस्ति नहीं किया गया था। अतः सावधान रहते हुए, बीपीसीएल ने उक्त उत्पादों के संबंध में किसी यातायात की प्रत्याशा नहीं की है क्योंकि ये आवर्ति उत्पाद नहीं हैं। उपरोक्त के अतिरिक्त, हमारे माननीय प्रधानमंत्री जी ने एलपीजी कनैक्शन स्कीम 'उज्ज्वला' आरंभ की है। इस स्कीम के माध्यम से सरकार उन सभी परिवारों तक पहुंचेगी ईंधन के रूप में मिट्टी के तेल और लकड़ी का प्रयोग किया करते थे और वे परांपरागत ईंधन से एलपीजी को अपनायेंगे (गरीबी रेखा से नीचे के लोगों को 5,00,000 कनैक्शन देने के लिए 8000 करोड़ रु. निर्धारित किये गए हैं। अतः राज्य सरकार प्राधिकरणों द्वारा चलाई जा रही सार्वजनिक वितरण स्कीमों के लिए एसकेओ की आवश्यकता नहीं रहेगी।  नवी मुंबई स्थित नए विमान पत्तन परियोजना अभी आरंभ नहीं हुई है। जब यह परियोजना समाप्त हो जायेगी तब एटीएफ की जरूरत पड़ेगी। एटीएफ की थोड़ी-थोड़ी मात्रा में उत्तरायी आईओसीएल द्वारा की जाती है क्योंकि उन्होंने एटीएफ टैंक आरंभ किया था। एसकेओ का प्रयोग एटीएफ लाइन को साफ करने में किया गया था।
(vi)	(क) बीपीसीएल विदेशी पोतों के माध्यम से एसेटिक एसिड, अमोनिया, एनिलिन, बीए, बुटानोल, सीबीएफ, कच्ची ग्लाई, एलएबी, एमईजी, मेथा, क्लोराइड, एसएम, पीएच.एसिड, के प्रहस्तन में वर्ष 2013-14 के वास्तविक की तुलना में वर्ष 2016-17 के दौरान यातायात में कमी की प्रत्याशा के कारण बताये।	वर्ष 2013-14 की तुलना में वर्ष 2014-15 और 2015-16 में एसेटिक एसिड, अमोनिया, एनिलिन, बीए, बुटानोल, सीबीएफ, कच्ची ग्लाई, एलएबी, एमईजी, मेथा, क्लोराइड, एसएम, पीएच.एसिड, के प्रहस्तन की मात्रा में कमी आई है। अतः यह बताया जाता है कि 2013-14 के साथ इन उत्पादों के प्रक्षेपण के आधार की तुलना करना युक्तिप्रक नहीं है।  इसके अतिरिक्त, प्रवाह क्षमता (यातायात) का आकलन विभिन्न आर्थिक और बाजार स्थितियों पर निर्भर करता है। ऐसे आकलन में पिछले कुछ वर्षों की विभिन्न प्रवृत्तियों और निष्पादनों का विश्लेषण किया गया है। इसके अतिरिक्त, इन सभी उत्पादों का यातायात और आवागमन विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है, इनमें से कुछ तो बीपीसीएल के नियंत्रण से बाहर के भी होते हैं जैसे सरकार की नीति, विभिन्न देशों में उसी उत्पाद के लिए डालर/रूपया मूल्य दर आदि।  इसलिए बीपीसीएल ने इन उत्पादों के लिए प्रक्षेपण का आधार वर्ष 2015-16 लिया है।
(ख)	यह भी कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान विदेशी जलपोतों के द्वारा संचालित एसेटिक एसिड बुटानोल ऐसीटोन, एनीलिन, सीबीएफए, कच्चा ग्लाइकोल, एमईजी, मोलासेस, मिश्रित जीलिन, मिथाइल, क्लोराइड, नैफ्था, पीएच एसिड, फिनॉल, एसएम बीएएम लैब के संबंध में यातायात में किसी वृद्धि का अनुमान नहीं किया गया है। बीपीसीएल को वर्ष	विचाराधीन वर्षों के दौरान बीपीसीएल ने इन सभी उत्पादों के यातायात को उसी स्तर पर बनाये रखा है। तथापि, इन उत्पादों का यातायात विभिन्न कारकों पर निर्भर करता है। इन कारकों में से कुछ कारक जैसे सरकारी नीति, डॉलर/रूपए का मूल्य आदि ऐसे हैं, जो बीपीसीएल के नियंत्रण से भी बाहर हैं। अतः तार्किक दृष्टि से इन उत्पादों के लिए उसी यातायात का अनुमान लगाया गया है।  यह बताया गया है कि उन्होंने टैंक फार्म आपरेटरों और पत्तन

	2016-17 और 2018-19 के दौरान ठहरे यातायात के अनुमान का कारण बताना है।	सैकटर के व्यक्तियों से दूरसंचार पर काफी बैठकों की हैं। इन सभी चर्चाओं के पश्चात् बीपीसीएल ने यातायात का विवेकपूर्ण प्रक्षेपण किया है जो उचित है।																
(vii)	यद्यपि विदेशी पोतों के माध्यम से प्रहस्तित बेस टेल के यातायात में 2015-16 की तुलना में 2016-17 में लगभग 7% की वृद्धि का अनुमान लगाया गया है। बीपीसीएल को वर्ष 2017-18 और 2018-19 के दौरान विदेशी पोतों द्वारा प्रहस्तित बेस टेल के यातायात में वृद्धि का आकलन न करने का औचित्य बताना होगा।	बेस टेल आमतौर पर स्नेहकों में प्रयोग होता है। ब्लैंडरों से यह पता चला है कि बेस टेल में लगभग 6 से 8% की वृद्धि होने की प्रत्याशा है। लेकिन, इन ब्लैंडरों की ब्लैंडिंग क्षमता लगभग 1,30,500 एमटी है। अतः बीपीसीएल ने 2016-17, 2016-17 और 2018-19 बेस टेल के 130,500 एमटी का अनुमान लगाया है। नीचे की तालिका दर्शाती है कि बीपीसीएल ने यह लक्ष्य प्राप्त नहीं किया है। तथापि, इस उत्पाद की बाजार मांग के कारण, बीपीसीएल ने वर्ष 2016-17 में 7% वृद्धि का आकलन किया है जिसके 2017-18 और 2018-19 में लगभग स्थिर रहने का अनुमान है। अतः बीपीसीएल ने 2017-18 और 2018-19 में बेस टेल में किसी यातायात वृद्धि का अनुमान नहीं लगाया है।																
		<b>बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित याताया (एमटी में)</b>																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>बेस टेल</td><td>121880</td><td>110140</td><td>121916</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	बेस टेल	121880	110140	121916								
विवरण	2013-14	2014-15	2015-16															
बेस टेल	121880	110140	121916															
(viii)	बीपीसीएल वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान क्लोरोफार्म एन बुटानोल, डाई एथीन ग्लाई के यातायात का आकलन न करने के कारण बताये।	प्राधिकरण नीचे दी गई तालिका से यह देख सकता है कि पिछले तीन वर्षों में बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित क्लोरोफार्म, एन बुटानोल और डाई एथीन ग्लाई की असमान मात्रा का प्रहस्तन किया है और वर्ष 2015-16 में तो यह शून्य ही रहा है। यह भी कि बीपीसीएल ने विभिन्न टैक प्रचालकों से उनकी राय ली और पता चला कि उन्होंने या तो इनका आयात किया नहीं, किया है तो अन्य पत्तनों द्वारा प्रहस्तित किया गया है। अतः बीपीसीएल ने यह मान लिया है कि भावी वर्षों में इनका कोई यातायात नहीं होगा।																
		<b>बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित याताया (एमटी में)</b>																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>क्लोरोफार्म</td><td>525</td><td>1002</td><td>0</td></tr> <tr> <td>एन बुटानोल</td><td>0</td><td>1003</td><td>0</td></tr> <tr> <td>डाई एथीन ग्लाई</td><td>512</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	क्लोरोफार्म	525	1002	0	एन बुटानोल	0	1003	0	डाई एथीन ग्लाई	512	0	0
विवरण	2013-14	2014-15	2015-16															
क्लोरोफार्म	525	1002	0															
एन बुटानोल	0	1003	0															
डाई एथीन ग्लाई	512	0	0															
(ix)	बीपीसीएल 1 अप्रैल 2016 से 30 सितंबर 2016 तक की अवधि के दौरान बीपीसीएल जेटी पर प्रहस्तित वास्तविक प्रहस्तित यातायात का मद-वार व्यौरा दें।	1 अप्रैल 2016 से 30 सितंबर 2016 तक की अवधि के दौरान सभी उत्पादों का वास्तविक यातायात बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तुत, निम्नवत् है:																
		<b>अप्रैल 2016 से सितंबर, 2016 तक श्रूपट का व्यौरा</b>																
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>माह</th><th>कुल मात्रा (एमटी में)</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>अप्रैल</td><td>466701.5</td></tr> <tr> <td>मई</td><td>576366.9</td></tr> <tr> <td>जून</td><td>543667.6</td></tr> </tbody> </table>	माह	कुल मात्रा (एमटी में)	अप्रैल	466701.5	मई	576366.9	जून	543667.6								
माह	कुल मात्रा (एमटी में)																	
अप्रैल	466701.5																	
मई	576366.9																	
जून	543667.6																	

		जुलाई	462498.5			
		अगस्त	427921.0			
		सितंबर	496144.1			
3.	प्रचालन व्ययः					
(i)	हमने अपने 26 सितंबर, 2016 के पत्र संख्या टीएमपी/27/2005-विविध के द्वारा एक वृद्धि कारक जारी किया गया है जिसे वर्ष 2016-17 में निपटाए जाने वाले मामलों के संबंध में बताने के लिए व्यय के अनुमान के लिए विचार करेंगे। बीपीसीएल को 2.46% उक्त वृद्धि कारक को ध्यान में रखते हुए और अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए व्यय को अनुमानित करना है।	जैसा प्राधिकरण ने सुझाव दिया है, वर्ष 2015-16 के वास्तविकों को आधार लेते हुए 2.46% के वृद्धि कारक पर सुविचार करके बीपीसीएल ने 2016-17 से 2018-19 तक के व्यय का प्रक्षेपण करते हुए संशोधित लागत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।				
(ii)	बीपीसीएल वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए अनुमानित व्यय अर्थात् प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम उपस्कर प्रचालन लागत बीमा अन्य व्यय, प्रबंधन एवं प्रशासन ऊपरिव्यय तथा सामान्य ऊपरिव्यय उपरोक्त के संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत करा। सूचीकृत प्रत्येक व्यय के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।	सभी उपरोक्त व्ययों को प्राधिकरण की साइट पर दिये गए वर्ष 2015-16 के वृद्धि कारक के अनुसार, जिसे 2016-17, 2017-18 एवं 2018-19 के लिए बढ़ा दिया गया है, 3.82% से बढ़ा दिया गया है। उदाहरण के लिए यदि कोई व्यय वर्ष 2015-16 में 100 रु. है तो वह @3.82% से बढ़ा कर 2016-17 में 103.82 रु. हो जायेगा जो वर्ष 2017-18 में @ 3.82% से बढ़ कर 107.79 रु. और इसी प्रकार 2018-19 में 111.90 रु. हो जायेगा।				
		विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
		व्यय	100	103.82	107.79	111.90
(iii)	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान उपस्कर चालन लागत में 10% की वृद्धि की गई है। उक्त लागत आकलन में 10% के वृद्धि कारक लागू करने का औचित्य बताएँ।	बीपीसीएल आगामी वर्षों में भारी मरम्मत और अनुरक्षण की प्रत्याशा रखता है क्योंकि जेटी का निर्माण 2002 में हुआ था। अत्यधिक संक्षारिक जलवायु स्थितियों के कारण अधिकतर उपस्करों को निरंतर अनुरक्षण की जरूरत पड़ती है, पाइपलाइनें, रेलिंग, स्पोर्ट, बॉक-ओवर, संरचनाओं को निरंतर सफाई और पेंट करने की जरूरत पड़ती है और अतिरिक्त अनुरक्षण की भी आवश्यकता रहती है। यह भी कि एक सामान्य प्रतिष्ठान की तुलना बीपीसीएल द्वारा किये जा रहे हैं कार्यकलापों के कारण परिसंपत्तियों की अत्यधिक टूट-फूट होती है। अतः बीपीसीएल के प्रबंधन ने 2016-17 से 2018-19 के लिए मरम्मत और अनुरक्षण में औसतन 10% वृद्धि का अनुमान लगाया है।				
(iv)	वर्ष 2013-14 और 2015-16 की तुलना में वर्ष 2014-15 में प्रचालन व प्रत्यक्ष श्रम लागत में कटौती	प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम को वर्ष 2013-14, 2014-15 और 2015-16 के प्रमाणित लेखाओं से लिया गया है जिसकी प्रति				

	का कारण स्पष्ट करें।	प्राधिकरण को पहले ही प्रस्तुत की जा चुकी है।																																																																											
(v)	कृपया लागत विवरण में 'अन्य व्यय' के अंतर्गत व्यय शीर्ष में कवर मदों की सूची दें।	"अन्य व्ययों" शीर्ष के अंतर्गत कवर मदें हैं: अग्निशमन व्यय, सीआईएसएफ सुरक्षा व्यय, सुरक्षा और निरीक्षण व्यय, शास्त्रियां और शुल्क और कुछ अन्य विविध व्यय।																																																																											
(vi)	कृपया 'प्रचालन व्यय', 'मूल्यहास' और 'उपरिव्यय' के अंतर्गत व्ययों को विभिन्न कार्यकलापों और उप कार्यकलापों को आवंटित करने का आधार और गणना प्रस्तुत करें।	कृपया 'प्रचालन व्यय', 'मूल्यहास' और 'उपरिव्यय' के अंतर्गत व्ययों को विभिन्न कार्यकलापों और उप कार्यकलापों को आवंटित करने का आधार नीचे प्रस्तुत किया जाता है। यहां यह उल्लेख करना महत्वपूर्ण है कि निम्नलिखित आवंटन विधि को प्राधिकरण द्वारा हमारे पूर्व के प्रस्ताव में निरंतर स्वीकार किया जाता रहा है।  <b>विभिन्न कार्यकलापों में व्यय का वितरण दर्शाने वाला विवरण:</b>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>व्यय का शीर्ष</th> <th>प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क</th> <th>लेडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन</th> <th>पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर</th> <th>जल बंकरिंग एवं अन्य</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय</td> <td>80%</td> <td>10%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>सामान्य उपरिशीर्ष</td> <td>100%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>बीमा</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>प्रबंधन एवं प्रशासनिक</td> <td>00%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>अन्य प्रचालन व्यय</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>मरम्मत एवं अनुरक्षण</td> <td>0%</td> <td>50%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>  <b>विभिन्न कार्यकलापों में मूल्यहास को दर्शाने वाला विवरण:</b>  <table border="1"> <thead> <tr> <th>व्यय का शीर्ष</th> <th>प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क</th> <th>लेडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन</th> <th>पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर</th> <th>जल बंकरिंग एवं अन्य</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>भवन</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>विद्युत उपस्कर</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>फर्नीचर व फिरिंग</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>कार्यालय उपस्कर</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>अग्निशमन</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>पी एंड एम</td> <td>30%</td> <td>26%</td> <td>40%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>कम्प्यूटर व लैपटॉप</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	व्यय का शीर्ष	प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क	लेडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन	पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर	जल बंकरिंग एवं अन्य	प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	80%	10%	5%	5%	सामान्य उपरिशीर्ष	100%	0%	0%	0%	बीमा	60%	20%	10%	10%	प्रबंधन एवं प्रशासनिक	00%	0%	0%	0%	अन्य प्रचालन व्यय	60%	20%	10%	10%	मरम्मत एवं अनुरक्षण	0%	50%	30%	20%	व्यय का शीर्ष	प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क	लेडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन	पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर	जल बंकरिंग एवं अन्य	भवन	100%	-	-	-	विद्युत उपस्कर	100%	-	-	-	फर्नीचर व फिरिंग	100%	-	-	-	कार्यालय उपस्कर	100%	-	-	-	अग्निशमन	100%	-	-	-	पी एंड एम	30%	26%	40%	4%	कम्प्यूटर व लैपटॉप	100%	-	-	-
व्यय का शीर्ष	प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क	लेडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन	पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर	जल बंकरिंग एवं अन्य																																																																									
प्रत्यक्ष प्रचालन व्यय	80%	10%	5%	5%																																																																									
सामान्य उपरिशीर्ष	100%	0%	0%	0%																																																																									
बीमा	60%	20%	10%	10%																																																																									
प्रबंधन एवं प्रशासनिक	00%	0%	0%	0%																																																																									
अन्य प्रचालन व्यय	60%	20%	10%	10%																																																																									
मरम्मत एवं अनुरक्षण	0%	50%	30%	20%																																																																									
व्यय का शीर्ष	प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क	लेडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन	पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर	जल बंकरिंग एवं अन्य																																																																									
भवन	100%	-	-	-																																																																									
विद्युत उपस्कर	100%	-	-	-																																																																									
फर्नीचर व फिरिंग	100%	-	-	-																																																																									
कार्यालय उपस्कर	100%	-	-	-																																																																									
अग्निशमन	100%	-	-	-																																																																									
पी एंड एम	30%	26%	40%	4%																																																																									
कम्प्यूटर व लैपटॉप	100%	-	-	-																																																																									
(vii)	बीपीसीएल इस बात की पुष्टि करे कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए मूल्यहास परिकलित किया गया है। बीपीसीएल, कंपनी अधिनियम के अनुसार आस्तियों को व्यौरा, मूल्यहास की दर, अपनाई गई	बीपीसीएल पुष्टि करती है कि उसने प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार, तीन वर्षों 2013-14 से 2015-16 तक के लिए मूल्यहास परिकलित किया है। बीपीसीएल ने अपने 28.11.2016 के पत्र के द्वारा कार्यप्रणाली प्रस्तुत कर दी है।																																																																											

	विधि और अपनाए गए आयु-चक्र मानदंड दर्शते हुए वर्ष 2013-14 से 2018-19 तक के लिए मूल्यहास लागत के लिए एक विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत करें।																													
4.	नियोजित पूँजी:																													
	स्थायी परिसंपत्तियां:																													
(i)	फार्म 4क में 1 अप्रैल, 2016 को परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक का आदि शेष 31 मार्च, 2016 के अंत शेष से मेल नहीं खाता है, जैसा वर्ष 2015-16 के लिए बीपीसीएल जेटी का नियोजित पूँजी विवरण दर्शाता है। बीपीसीएल अंतर का समाधान करें।	31.03.2016 को वास्तविक अंत सकल नियोजित पूँजी प्रमाणपत्र से देखा जा सकती है:  <table border="1"><thead><tr><th>विवरण</th><th>राशि लाख रु. में</th></tr></thead><tbody><tr><td>नियोजित पूँजी</td><td>38781</td></tr><tr><td>घटाएँ: पूँजी डब्ल्यूआईपी</td><td>0</td></tr><tr><td>वास्तव में नियोजित पूँजी</td><td>38781</td></tr></tbody></table> 01.04.2016 को आदि सकल पूँजी, जैसा लागत विवरण से देखी जा सकती है:  <table border="1"><thead><tr><th>विवरण</th><th>राशि लाख रु. में</th></tr></thead><tbody><tr><td>गैर-एलपीजी</td><td>29779</td></tr><tr><td>एलपीजी</td><td>9002</td></tr><tr><td>वास्तव में नियोजित पूँजी</td><td>38781</td></tr></tbody></table> अतः प्रमाणपत्र के अनुसार नियोजित पूँजी का समाधान लागत विवरण के अनुसार नियोजित पूँजी से कर दिया गया है।	विवरण	राशि लाख रु. में	नियोजित पूँजी	38781	घटाएँ: पूँजी डब्ल्यूआईपी	0	वास्तव में नियोजित पूँजी	38781	विवरण	राशि लाख रु. में	गैर-एलपीजी	29779	एलपीजी	9002	वास्तव में नियोजित पूँजी	38781												
विवरण	राशि लाख रु. में																													
नियोजित पूँजी	38781																													
घटाएँ: पूँजी डब्ल्यूआईपी	0																													
वास्तव में नियोजित पूँजी	38781																													
विवरण	राशि लाख रु. में																													
गैर-एलपीजी	29779																													
एलपीजी	9002																													
वास्तव में नियोजित पूँजी	38781																													
(ii)	वर्ष 2016-17 में प्रस्तावित संवधनों के बारे में वर्तमान स्थिति बतायी जाए। प्रत्येक पूँजीगत संवर्धन के समर्थन में दस्तावेजी सबूत प्रस्तुत करें।	बीपीसीएल ने कुछ पूँजीगत संवर्धन कार्य पूरे कर लिए हैं और कुछ पूरे होने की प्रक्रिया में हैं और कुछ की निविदा प्रक्रिया में है। व्यौरा इस प्रकार है:  <table border="1"><thead><tr><th>क्र. सं.</th><th>परिसंपत्ति</th><th>राशि (लाख रु. में)</th><th>अभियुक्ति</th></tr></thead><tbody><tr><td>i.</td><td>जेटी पर 75 केजी डीसीपी अप्लिशमन का प्रावधान</td><td>2.5</td><td>समाप्त</td></tr><tr><td>ii.</td><td>जेएनपीटी जेटी पर अतिरिक्त कैमरे लगाना</td><td>15</td><td>समाप्त</td></tr><tr><td>iii.</td><td>6000 एलपीएम टॉवर मानीटर और जम्बो लगाना</td><td>90</td><td>कार्य प्रक्रियाधीन है। दिसंबर तक पूरे होने की संभावना है।</td></tr><tr><td>iv.</td><td>जेएनपीटी-वर्तमान पीएल मनीफोल्ड संरचना का विस्तार</td><td>50</td><td>पूर्णता के अंतिम चरण में। लगभग 80% पूरा हो गया है।</td></tr><tr><td>v.</td><td>जेटी पर एससी 1400 फेंडर प्रतिस्थापन</td><td>42</td><td>सामग्री प्राप्त</td></tr><tr><td>vi</td><td>जेटी में फायर वॉटर लाइन की क्लोज़ लूप</td><td>60</td><td>सामग्री प्राप्त</td></tr></tbody></table>	क्र. सं.	परिसंपत्ति	राशि (लाख रु. में)	अभियुक्ति	i.	जेटी पर 75 केजी डीसीपी अप्लिशमन का प्रावधान	2.5	समाप्त	ii.	जेएनपीटी जेटी पर अतिरिक्त कैमरे लगाना	15	समाप्त	iii.	6000 एलपीएम टॉवर मानीटर और जम्बो लगाना	90	कार्य प्रक्रियाधीन है। दिसंबर तक पूरे होने की संभावना है।	iv.	जेएनपीटी-वर्तमान पीएल मनीफोल्ड संरचना का विस्तार	50	पूर्णता के अंतिम चरण में। लगभग 80% पूरा हो गया है।	v.	जेटी पर एससी 1400 फेंडर प्रतिस्थापन	42	सामग्री प्राप्त	vi	जेटी में फायर वॉटर लाइन की क्लोज़ लूप	60	सामग्री प्राप्त
क्र. सं.	परिसंपत्ति	राशि (लाख रु. में)	अभियुक्ति																											
i.	जेटी पर 75 केजी डीसीपी अप्लिशमन का प्रावधान	2.5	समाप्त																											
ii.	जेएनपीटी जेटी पर अतिरिक्त कैमरे लगाना	15	समाप्त																											
iii.	6000 एलपीएम टॉवर मानीटर और जम्बो लगाना	90	कार्य प्रक्रियाधीन है। दिसंबर तक पूरे होने की संभावना है।																											
iv.	जेएनपीटी-वर्तमान पीएल मनीफोल्ड संरचना का विस्तार	50	पूर्णता के अंतिम चरण में। लगभग 80% पूरा हो गया है।																											
v.	जेटी पर एससी 1400 फेंडर प्रतिस्थापन	42	सामग्री प्राप्त																											
vi	जेटी में फायर वॉटर लाइन की क्लोज़ लूप	60	सामग्री प्राप्त																											

		vii.	नियंत्रण पैनल का आमूल-चूल परिवर्तन	150	निविदा प्रक्रियाधीन है। शीघ्र ही फ्लोर कर दी जायेगी।		
		viii.	जेटी पर 1 नग फायर वाटर पम्प लगाना	272	निविदा प्रक्रियाधीन है। शीघ्र ही फ्लोर कर दी जायेगी।		
		ix.	स्ट्रिपर वैक्यूम परिचालित पम्प लगाना	10	निविदा प्रक्रियाधीन है। शीघ्र ही फ्लोर कर दी जायेगी।		
		योग		<b>691.50</b>			
(iii)	वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए प्रस्तावित परिवर्धनों के विषय में आरंभ की गई कार्रवाई की स्थितिभी बतायी जाये। प्रत्येक पूँजी संवर्धन के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत करें।	बीपीसीएल के इंजीनियरिंग अनुमान ने 2017-18 और 2018-19 के परिसंपत्ति परिवर्धनों के लिए अनुमोदन चाहा है। परिसंपत्ति परिवर्धन के अनुमोदन की प्रतियां बीपीसीएल द्वारा भेजी गई हैं सिवा वर्ष 2017-18 के लिए स्ट्रिपर परिचालित पम्प और 2018-19 के लिए जेटी पर फायर वॉटर पम्प की व्यवस्था करें।					
(iv)	कृपया विभिन्न कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों के लिए परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के आवंटन का आधार उनकी गणना के साथ प्रस्तुत करें।	विभिन्न कार्यकलापों और उप-कार्यकलापों के लिए परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक के आवंटन का आधार निम्नवत प्रस्तुत है।	व्यय का शीर्ष	प्रबंधन सुविधा एवं घाट शुल्क	लैंडिंग आर्म व घाट शुल्क प्रबंधन	पाइपलाइन कम्प्रेसर और वेपोराइसर	जल बंकरिंग एवं अन्य
		भवन	100%	-	-	-	-
		विद्युत उपस्कर	100	-	-	-	-
		फर्मिचर व फिरिंग	100%	-	-	-	-
		कार्यालय उपस्कर	100%	-	-	-	-
		अग्निशमन	100%	-	-	-	-
		पी एंड एम	30%	26%	40%	4%	
		कम्प्यूटर व लैपटॉप	100%	-	-	-	
	<b>कार्यशील पूँजी:</b>  2016-17 से 2018-19 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल किसी कार्यशील पूँजी का अनुमान न लगाने का कारण प्रस्तुत करें।	जेटी के प्रचालन की समीक्षा से पता चलता है कि जेटी को किसी कार्यशील पूँजी की आवश्यकता नहीं है क्योंकि सभी आर्थिक कार्य किसी क्रेडिट अवधि के बिना और सभी कार्य निविदा अथवा दरों के माध्यम से किए जाते हैं। तदनुसार, बीपीसीएल ने इस सुविधा के लिए 'शून्य' कार्यकारी पूँजी की आवश्यकता का अनुमान लगाया है। वेंटरों को सभी भुगतान केंद्रीय रूप से बीपीईसी विभाग और केवल ई-अंतरण द्वारा किये जाते हैं।					
5.	<b>दरमान:</b>  बीपीसीएल के वर्तमान एसओआर के 1.2 साधारण निबंधन एवं शर्तों के खण्ड (vi) में निर्धारित पैनल व्याज को भारतीय स्टेट बैंक में इस समय प्रचलित प्राइम लैंडिंग रेट (पीएलआर) के आधार पर अद्यतन किया जाए।	यहां यह निवेदन है कि बीपीसीएल ने अपने मूल प्रस्ताव में व्याज की दर को 16.50% होगी। अर्थात् भा.स्टे.बैंक की प्राइम उधार दर 14.5% जमा 2% पैनल व्याज की दर।					

II.	एलपीजी											
(i)	प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.5.1 अनुबद्ध करता है कि यातायात प्रक्षेपण 5 वर्षीय वार्षिक योजना और चालू प्रत्याशित वृद्धि में प्रेक्षित के अनुरूप होने चाहिए। इस संदर्भ में बीपीसीएल को स्पष्ट करना है कि वर्ष 2016-17 से 2018-19 का एलपीजी यातायात के आकलन का आधार क्या है।	वर्तमान में, बीपीसीएल में एलपीजी के प्रयोजन के लिए एक टैंक फार्म है जो प्रयोग में लाया जा सकता है। लेकिन, जून 2017 तक एक और टैंक फार्म प्रचलित हो जायेगा। वर्तमान में, एक महीने में 54 टीएमटी पोत आते हैं। अतः वर्ष 2016-17 = 54 x12 अर्थात् 6.48 टीएमटी। तथापि, जून 2017 तक बीपीसीएल एक और टैंक फार्म के प्रचालन की अपेक्षा रखता है। इसलिए, वर्ष 2017-18 = 54 x2+90x12 अर्थात् 2018-19 के लिए 90 x12										
(ii)	बीपीसीएल वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए अनुमानित व्यय अर्थात् प्रचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम उपस्कर प्रचालन लागत बीमा अन्य व्यय, प्रबंधन एवं प्रशासन ऊपरिव्यय तथा सामान्य ऊपरिव्यय उपरोक्त के संबंध में विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत कर। सूचीकृत प्रत्येक व्यय के समर्थन में दस्तावेजी साक्ष्य भी प्रस्तुत करें।	सभी उपरोक्त व्ययों को प्राधिकरण की साइट पर दिये गए वर्ष 2015-16 के वृद्धि कारक के अनुसार, जिसे 2016-17, 2017-18 एवं 2018-19 के लिए बढ़ा दिया गया है, 3.82% से बढ़ा दिया गया है। उदाहरण के लिए यदि कोई व्यय वर्ष 2015-16 में 100 रु. है तो वह @3.82% से बढ़ा कर 2016-17 में 103.82 रु. हो जायेगा जो वर्ष 2017-18 में @ 3.82% से बढ़ कर 107.79 रु. और इसी प्रकार 2018-19 में 111.90 रु. हो जायेगा।										
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>विवरण</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>व्यय</td><td>100</td><td>103.82</td><td>107.79</td><td>111.90</td></tr> </tbody> </table>	विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	व्यय	100	103.82	107.79	111.90
विवरण	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19								
व्यय	100	103.82	107.79	111.90								
(iii)	बीपीसीएल को 2.46% उक्त वृद्धि कारक को ध्यान में रखते हुए और अपने संशोधित प्रस्ताव में वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक को आधार रूप में लेते हुए वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए व्यय को अनुमानित करना है।	जैसा प्राधिकरण ने सुझाव दिया है, वर्ष 2015-16 के वास्तविकों को आधार लेते हुए 2.46% के वृद्धि कारक पर सुविचार करके बीपीसीएल ने 2016-17 से 2018-19 तक के व्यय का प्रक्षेपण करते हुए संशोधित लागत प्रस्ताव प्रस्तुत किया है।										
(iv)	कृपया लागत विवरण में 'अन्य व्यय' के अंतर्गत व्यय शीर्ष में कवर मदों की सूची दें।	"अन्य व्ययों" शीर्ष के अंतर्गत कवर मदों हैं: अग्निशमन व्यय, सीआईएसएफ सुरक्षा व्यय, सुरक्षा और निरीक्षण व्यय, शास्त्रियां और शुल्क और कुछेक अन्य विविध व्यय।										
(v)	कृपया 'प्रचालन व्यय', 'मूल्यहास' और 'ऊपरिव्यय' के अंतर्गत व्ययों को विभिन्न कार्यकलापों और उप कार्यकलापों को आवंटित करने का आधार और गणना प्रस्तुत करें।	चूंकि दूसरी शीट केवल एलपीजी के लिए ही बनायी गई है, इस लागत विवरण में केवल एक ही कार्यकलाप है अर्थात् कार्गो प्रहस्तन कार्यकलाप। सभी उल्लिखित व्यय केवल इसी एक कार्यकलाप पर आरोग्य है।										
(vi)	बीपीसीएल इस बात की पुष्टि करे कि प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए मूल्यहास परिकलित किया गया है। बीपीसीएल, कंपनी अधिनियम के अनुसार आस्तियों को व्यौरा, मूल्यहास की दर, अपनाई गई विधि और अपनाए गए आयु-चक्र मानदंड दर्शाते हुए वर्ष 2013-14 से 2018-19 तक के लिए मूल्यहास लागत के लिए एक विस्तृत कार्यप्रणाली प्रस्तुत कर।	हमने परिसंपत्तियों का व्यौरा, अपनायी गई विधि और जीवन प्रतिमान बताये हुए कंपनी अधिनियम के अनुसार मूल्यहास लागत का परिकलन प्रस्तुत किया है।										

(vii)	प्राधिकरण द्वारा बीपीसीएल के लिए एलपीजी की दरों का अनुमोदन नहीं किया गया है। लेकिन, बीपीसीएल पूर्व में एलपीजी का प्रहस्तन करती रही है। बीपीसीएल द्वारा प्रशुल्क के आधार यदि है, प्राधिकार प्रस्तुत करे।	वर्ष 2013-14 से 2015-16 से संबंधित प्रशुल्क संशोधन के पिछले प्रस्ताव में प्राधिकरण द्वारा बीपीसीएल द्वारा प्रस्तावित दर का अनुमोदन नहीं किया था। ऐसे परिस्थितियों में बीपीसीएल के पास अनिर्दिष्ट मदों की दर प्रभारित करने के अलावा और कोई विकल्प नहीं था।
-------	---	---

7. जैसा पहले बताया गया है, हमारे द्वारा नवंबर, 2016 में मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण भेजते समय बीपीसीएल ने अपने प्रस्ताव में संशोधन किया है। जुलाई 2016 के आरंभिक प्रस्ताव और नवंबर 2016 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी जा रही है:

(i) **वित्तीय विवरण:**

(क) गैर- एलपीजी के लिए

(रु. लाख में)

क्र. सं.	विवरण	29 जुलाई 2016 के पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार			28 नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
i.	यातायात (एमटी में)	5706800	5744500	5775800	5706800	5744500	5775800
ii.	प्रचालन आय	5501.93	5534.06	5559.62	5501.93	5534.06	5559.62
iii.	मूल्यहास के अतिरिक्त प्रचालन लागत	1010.22	1080.59	1156.83	968.47	992.30	1016.71
iv.	मूल्यहास	1,244.46	1,323.63	1,381.67	1,244.46	1,323.63	1,381.67
v.	उपरिव्यय	252.84	262.50	272.53	249.53	255.67	261.96
vi.	प्रचालन अतिरेक/(घाटा)	2994.41	2867.34	2748.59	3039.47	2962.47	2899.29
vii.	वित्तीय एवं विविध आय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-
viii.	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमई)	-	-	-	-	-	-
ix.	एफएमआई- एफएमई	-	-	-	-	-	-
x.	ब्याज और कर पूर्व अतिरेक	2994.41	2867.34	2748.59	3039.47	2962.47	2899.29
xi.	नियोजित पूँजी	20401.64	21018.01	21076.34	20401.64	21018.01	21076.34
xii.	आरओसीई- अधिकतम ग्राह्य @ 16%	3264.26	3362.88	3372.21	3264.26	3362.88	3372.21
xiii.	क्षमता उपयोग	103.76%	104.45%	105.01%	103.76%	104.45%	105.01%
xiv.	प्रतिफल पश्चात् निवल अतिरेक/घाटा	(269.85)	(495.54)	(623.62)	(224.79)	(400.41)	(472.92)
xv.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा	-4.90%	-8.95%	-11.22%	-4.09%	-7.24%	-8.51%

## (ख) एलपीजी के लिए

(रु. लाख में)

क्र. सं.	विवरण	29 जुलाई 2016 के पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार			28 नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार		
		प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलन	प्रशुल्क के प्रस्तावित स्तर पर आकलन	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17
(i)	यातायात (एमटी में)	650000	960000	1080000	650000	960000	1080000
(ii)	प्रचालन आय	1094.20	1616.05	1818.06	1094.20	1616.05	1818.06
iii.	मूल्यहास के अतिरिक्त प्रचालन लागत	46.84	48.63	50.48	46.22	47.36	48.53
iv.	मूल्यहास	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49
v.	उपरिव्यय	11.82	12.27	12.74	11.66	11.95	12.24
vi.	प्रचालन अतिरेक/(घाटा)	732.06	1251.67	1451.35	732.83	1253.26	1453.81
vii.	वित्तीय एवं विविध आय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-
viii.	वित्तीय एवं विविध व्यय (एफएमआई)	-	-	-	-	-	-
ix.	एफएमआई- एफएमआई	-	-	-	-	-	-
x.	ब्याज और कर पूर्व अतिरेक	732.06	1251.67	1451.35	732.83	1253.26	1453.81
xi.	अमता उपयोग	7459.92	7156.43	6852.95	7459.92	7156.43	6852.95
xii.	आरओसीई -@ 16%	1193.59	1145.03	1096.47	1193.59	1145.03	1096.47
xiii.	प्रतिफल पश्चात् निवल अतिरेक/घाटा	(461.52)	106.64	354.88	(460.76)	108.23	357.33
xiv.	प्रचालन आय के प्रतिशत के रूप में निवल घाटा	-42.18%	6.60%	19.52%	-42.11%	6.70%	19.65%

(ii) वित्तीय स्थिति के आधार पर बीपीसीएल ने अपने आरंभिक प्रस्ताव में अपने दरमानों में 8.36% की वृद्धि के प्रति अपने संशोधित प्रस्ताव में 6.62% की वृद्धि चाही है। जुलाई 2016 के आरंभिक प्रस्ताव और नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव की तुलनात्मक स्थिति नीचे दी जा रही है।

## (क) घाट शुल्क प्रभार:

(दर/एमटी रु. में)

क्र.सं.	प्रशुल्क श्रेणी	29 जुलाई 2016 के पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार		28 नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	
		विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)
1.	पैट्रोलियम उत्पाद:				
i.	एसकेओ, एलडीओ	49.14	49.14	48.35	48.35
ii.	एचएसडी, एफओ, बेस ऑयल, सीबीएफएस, एएचई	75.94	75.94	74.71	74.71

iii.	नामथा, एमएस	120.61	120.61	118.67	118.67
iv.	एएसएफ	151.89	151.89	149.43	149.43
v.	कच्चा तेल	67.02	67.02	65.94	65.94
vi.	एलपीजी	168.34	168.34	-	-
<b>2.</b>	<b>रसायन:</b>				
i.	एमईजी, स्ट्राइन, बुटिलएक्सिलेट, कच्चा ग्लाइकोल, लैब, जाइलिन	151.89	91.13	149.43	89.66
ii.	अग्नित रसायन	187.63	112.57	184.60	110.76
<b>3.</b>	<b>अन्य तरल कार्गो</b>				
i.	खाद्य तेल	80.42	48.25	79.13	47.47
ii.	अम्ल	151.89	91.13	149.43	89.66
iii.	शीरा	62.53	37.52	61.52	36.92

## (ख) विविध प्रभार:

क्र.सं.	विवरण	इकाई	29 जुलाई 2016 के पूर्ववर्ती प्रस्ताव के अनुसार		28 नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव के अनुसार	
			विदेशी दर	तटीय दर	विदेशी दर	तटीय दर
1.	गोदी प्रबंधन प्रभार - लदान आर्म/ मध्यवर्ती पाईपलाईनों के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	<b>9.55</b>	<b>5.72</b>	<b>9.39</b>	<b>5.63</b>
2.	लदान आर्म प्रभार- जेटी में पैट्रोलियम कार्गो के प्रहस्तन के समय लदान आर्म के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	<b>10.60</b>	<b>6.35</b>	<b>10.43</b>	<b>6.25</b>
3.	पाईपलाईन प्रभार - बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की देश पार पाईपलाईन के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	<b>58.24</b>	<b>34.95</b>	<b>57.30</b>	<b>34.38</b>
4.	कंप्रेशन प्रभार - पाईपलाईन ब्लोडंग/ पिपिंग प्रचालन हेतु बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गो जेटी के कंप्रेशन के प्रयोगार्थ	प्रति घंटा	<b>5824.68</b>	<b>3494.81</b>	<b>5730.64</b>	<b>3438.38</b>
5.	कठोर पिपिंग प्रभार - यदि बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की पाईपलाईन प्रयुक्त की जाती है तो पिपिंग	प्रतिप्रचालन	<b>41937.68</b>	<b>25162.61</b>	<b>27507.06</b>	<b>45845.08</b>
6.	फोम पिपिंग प्रभार - यदि बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी की पाईपलाईन प्रयुक्त की जाती है तो पिपिंग प्रचालन हेतु फोम पिपिंग के प्रयोगार्थ	प्रतिप्रचालन	<b>27958.46</b>	<b>16775.08</b>	<b>41260.57</b>	<b>24756.35</b>
7.	तरल नाइट्रोजन प्रभार - यदि श्रेणी 'क' उत्पाद का आयात/ निर्यात किया जाता है तो पिपिंग प्रचालन हेतु नाइट्रोजन के क्रय हेतु	प्रति मी.ट.	<b>46597.43</b>	<b>27958.46</b>	<b>27507.06</b>	<b>16504.24</b>
8.	बीपीसी वाल्पित प्रभार - बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी के नाइट्रोजन वाल्पित के प्रयोगार्थ	प्रतिप्रचालन	<b>17474.04</b>	<b>10484.43</b>	<b>17191.91</b>	<b>10315.15</b>
9.	बंकरिंग प्रभार- जेटी पर बंकर ईंधन के प्रहस्तन हेतु	प्रति मी.ट.	<b>46.49</b>	<b>27.89</b>	<b>45.74</b>	<b>27.44</b>
10.	जल प्रभार - जलयानों में ताजे पानी की आपूर्ति हेतु	प्रति मी.ट.	<b>\$ 5.57</b>	<b>135.01</b>	<b>\$ 5.48</b>	<b>132.83</b>
11.	जलयान के अधिक समय तक रुकने के प्रभार - प्रचालन पूर्ण होने के 2 घंटों के बाद प्रयोक्ता की गलती के कारण	प्रति घंटा	<b>46485.86</b>	<b>27891.52</b>	<b>45735.32</b>	<b>27441.19</b>

8. जेएनपीटी को, लाइसेंसर पोर्ट होने के बाते हमारे 30 सितंबर, 2016 के पत्र द्वारा निम्नलिखित मुद्दों पर विशिष्ट टिप्पणियां करने का अनुरोध किया गया था। जेएनपीटी ने अपने 01 अक्टूबर, 2016 के पत्र के द्वारा उत्तर भेजा। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण और उस पर जेएनपीटी का उत्तर नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

क्र.सं.	हमारे द्वारा मांगी गई सूचना	जेएनपीटी का उत्तर
(क)	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए गैर-एलपीजी कार्गो का बीपीसीएल का यातायात प्रक्षेपण	गैर-एलपीजी कार्गो के लिए यातायात प्रक्षेपण यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति के आधार पर सही प्रतीत होता है। लेकिन, अतिरिक्त एलपीजी प्रहस्तन का अन्य पीओएल उत्पाद प्रहस्तन पर प्रभाव तथा जेएनपीटी को आवंटित ओएनजीसी कच्चे तेल पर घाटशुल्क प्रभाव को गुणन की जरूरत है। नए बन रहे पत्तनों से प्रतिस्पर्धा भी प्रशुल्क दरों में विभिन्नता के कारणों गैर-एलपीजी कार्गो के प्रक्षेपण पर प्रभाव डाल सकती है जैसा हितधारकों ने अभ्यावेदन दिया है।
(ख)	2016-17 से 2018-19 के लिए एलपीजी कार्गो का आकलन 6.5 एमटीपीए, 9.6 एमटीपीए और 10.80 एमटीपीए है।	एलपीजी कार्गो के लिए यातायात प्रक्षेपण यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति के आधार पर सही प्रतीत होता है और माननीय प्रधानमंत्री जी की उज्ज्वला स्कीम के अंतर्गत प्रत्येक परिवार को एलपीजी देने से इसमें वृद्धि की संभावना है।
(ग)	एलपीजी और गैर-एलपीजी के लिए बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक परिसंपत्तियों के सकल ब्लॉक के लिए प्रस्तावित परिवर्धन।	चालू वित्तीय वर्ष और भावी वर्षों में कुछ वित्तीय व्यय होना है, इस पर हमें कोई टिप्पणी नहीं करनी है।
(घ)	वर्ष 2016-17 से 2018-19 के दौरान प्रस्तावित पूँजी संवर्धन और एलपीजी प्रहस्तन की पृष्ठभूमि में बीपीसीएल जेटी की क्षमता 5.5 एमटीपीए आकलित की गई है।	बीपीसीएल जेटी की क्षमता मूरिंग डाल्फिन संरचना के विर्माण से पूर्व 5.5 एमटीपीए थी। अप्रैल, 2015 में मूरिंग डाल्फिन के आरंभ हो जाने पर और वर्तमान पाइपलाइन के जेटी के दक्षिणी किनारे की और विस्तार के पूरा होने पर, यह प्रत्याशा की जाती है कि बीपीसीएल जेटी की क्षमता में 1 एमटीपीए की वृद्धि हो सकती है।

9.1. बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत सूचना/स्पष्टीकरण की संवीक्षा करते समय, यह पाया गया कि वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए लागत विवरणों में सुविचारित मूल्यहास की राशि बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत लेखा परीक्षक द्वारा प्रमाणित आय और व्यय विवरण से मेला नहीं खाती है। इसी प्रकार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक की राशि, में परिवर्तन है जैसा कि उक्त वर्षों के लागत विवरण के साथ-साथ परिसंपत्तियों के निवल मूल्य में सुविचारित और प्रमाणित नियोजित पूँजी विवरण में दर्शाये गया है। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत समाधान विवरण मूल्यहास की भिन्न राशि पर लागत विवरण में परिसंपत्तियों के निवल मूल्य और मूल्यहास तथा प्रमाणित आय और व्यय विवरण में प्रदर्शित परिसंपत्तियों के निवल मूल्य में भिन्नता के कारणों को स्पष्ट नहीं किया गया है। इसलिए, बीपीसीएल से हमारे 12 जनवरी, 2017 के पत्र द्वारा अंतर के कारण स्पष्ट करने और इस संबंध में परिकलन प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया था।

9.2. बीपीसीएल ने अपने 12 जनवरी, 2017 के पत्र के द्वारा उत्तर दिया गया। बीपीसीएल का उत्तर इस प्रकार है:-

- (i) बीपीसीएल कंपनी अधिनियम, 2013 के लागू होने तक, अर्थात् वित्तीय वर्ष 2013-14 तक, अपनपी प्रस्तक में लिखित मूल्य विधि से मूल्यहास परिकलन करती थी, जैसा कि कथित अधिनियम में निर्धारित है। तथापि, लागत

विवरण में, मूल्य ह्रास का परिकलन प्राधिकरण द्वारा निर्धारित 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.7.1 के अनुसार सीधी रेखा विधि से किया गया है।

- (ii) लिखित मूल्य विधि के अंतर्गत, मूल्यह्रास परिसंपत्ति के पुस्तक मूल्य पर प्रभारित होता है। इस विधि में परिसंपत्ति का प्रस्तुक मूल्य का पूर्व-निर्धारित प्रतिशत शामिल रहता है। मूल्यह्रास की राशि वर्ष-दर-वर्ष कम होती जाती है। सीधी रेखा मूल्यह्रास विधि में स्थायी परिसंपत्ति का मूल्यह्रास उसके उपयोगी जीवन पर राशि को धीरे-सीरे घटाने के लिए किया जाता है। चूंकि, मूल्यह्रास के परिकलन के लिए भिन्न विधि का प्रयोग किया जाता है इसलिए मूल्यह्रास राशि में अंतर बढ़ना स्वाभाविक है।
- (iii) उदाहरण के लिए मान लो
- सकल स्थायी परिसंपत्ति = 100 रु.
- डब्ल्यूडीवी दर = 20%
- वर्षों में जीवन = 10

विवरण	डब्ल्यूडीवी	एसएलएम
सकल राशि	100	100
डब्ल्यूडीवी @ 20%	20	0
एसएलएम (राशि/जीवन)	0	10
नियोजित पूँजी	80	90

- (iv) दोनों विधियों में जो चीज़ कामन है वह है सकल स्थायी परिसंपत्ति। हमने अपने 30.09.2016 के पत्र में सकल स्थायी परिसंपत्तियां का समाधान पहले ही दे चुके हैं।
- (v) जहां तक वार्षिक लेखाओं और लागत विवरण में नियोजित पूँजी के बीच अंतर का संबंध है, यहां यह नोट करना समीचीन होगा कि मूल्यह्रास परिकलन की भिन्न विधि होने से वार्षिक लेखाओं और नियोजित पूँजी में भिन्नता स्वतः ही हो जाती है। चूंकि नियोजित पूँजी = सकल स्थायी परिसंपत्ति + परिवर्धन - एसीसी मूल्यह्रास - मूल्यह्रास (चालू वर्ष) है, अतः दोनों विधियों में कामन क्या हो सकता वह है सकल स्थायी परिसंपत्ति की राशि।
- (vi) बीपीसीएल ने इस स्थिति को प्रमाणित करने के लिए उदाहरण प्रस्तुत किया है।

10.1. इसी बीच, वर्तमान दरमानों की वैधता 30 सितंबर, 2016 को समाप्त हो रही थी और बीपीसीएल द्वारा किये गए अनुरोध के आधार पर और इस बात पर विचार करते हुए कि मामले के अंतिम निपटान में कुछ और समय लगेगा, इस प्राधिकरण ने अपने 25 अक्टूबर, 2016 के आदेश द्वारा बीपीसीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता का विस्तार 31 दिसंबर, 2016 तक किया था।

10.2. बाद में, बीपीसीएल द्वारा 31 दिसंबर, 2016 से आगे विस्तार करने का अनुरोध किये जाने पर इस प्राधिकरण ने अपने

4 जनवरी, 2017 के आदेश के द्वारा बीपीसीएल के वर्तमान दरमानों की वैधता का विस्तार 31 मार्च, 2017 तक अथवा जब तक बीपीसीएल के संशोधित दरमान प्रभावी नहीं होते, जो भी पहले हो।

11. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाहियां इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध हैं। संबंधित पक्षकारों से प्राप्त टिप्पणियों और उनके द्वारा प्रस्तुत किए तर्कों का सार-संक्षेप संबंधित पक्षकारों को अलग से भेजा जाएगा। यह व्यौरा हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

12. इस मामले के संसाधन के दौरान एकत्र की गई समग्र सूचना के संदर्भ में निम्नलिखित सूचना उभर कर सामने आती है:

- (i) भारत पैट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड (बीपीसीएल) के वर्तमान दरमान 4 अगस्त, 2014 के कथित आदेश द्वारा संशोधित किये गए थे और बीपीसीएल के तत्कालीन विद्यमान प्रशुल्क स्तर में 43%

की वृद्धि की मंजूरी दी गई थी। उक्त आदेश में प्रशुल्क की वैधता 31 मार्च, 2016 तक निर्धारित की गई थी।

तत्पश्चात्, बीपीसीएल के दरमानों की वैधता में आवधिक विस्तार किया जाता रहा जो 31 दिसंबर, 2016 तक संशोधित दरमान के प्रभावी होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, किया गया था। वर्तमान दरमानों की वैधता में 31 मार्च, 2017 तक संशोधित दरमान के प्रभावी होने की तारीख तक, जो भी पहले हो, का बीपीसीएल का अनुरोध विचाराधीन है। वैधता का विस्तार अतिरिक्त अतिरेक यदि हो, ग्राह्य लागत के अतिरिक्त और 1 अप्रैल 2016 के बाद की अवधि में बीपीसीएल को उपार्जित अनुज्ञेय प्रतिफल को निर्धारित किये जाने वाले प्रशुल्क में पूर्ण समायोजन के अधीन होगा।

- (ii) बीपीसीएल ने दरमानों के सामान्य संशोधन का अपना प्रस्ताव जुलाई/अगस्त 2016 में दायर किया। इस प्रस्ताव को संबंधित प्रयोक्ताओं और जेएनपीटी के साथ परामर्श के लिए रखा गया। हमारे द्वारा मांगी गई सूचना/स्पष्टीकरण का उत्तर देते समय, बीपीसीएल ने नवंबर/दिसंबर 2016 में संशोधित प्रस्ताव दायर किया। नवंबर/दिसंबर 2016 में बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत संशोधित लागत विवरण और बीपीसीएल द्वारा मामले की संक्रिया के दौरान किये गए अनुरोधों को हमारे विश्लेषण के प्रयोजन से लिया गया।
- (iii) प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 का खंड 2.13 यह अधिदेश देता है कि निर्धारित प्रशुल्क वैधता के अंत में प्रचलित प्रशुल्क नियतन के समय विश्वास में लिये गए प्रक्षेपणों के संदर्भ में पत्तन प्रचालन के वास्तविक भौतिक और वित्तीय निष्पादनों की समीक्षा की जायेगी। बीपीसीएल के दरमानों की पिछली समीक्षा अगस्त, 2014 में की गई थी। अगस्त, 2014 के आदेश में, बीपीसीएल के प्रशुल्क वर्ष 2013-14 से 2015-16 के आकलनों पर विश्वास करके नियत किये गए थे। इस प्रकार, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए आकलनों की तुलना में वास्तविकों का विश्लेषण उक्त अवधि के दौरान बीपीसीएल के निष्पादन का निर्धारण करने के लिए किया जाना है।
- (iv) इससे पहले कि 2013-14 से 2015-16 की अवधि के लिए बीपीसीएल के निष्पादन के निर्धारण का विश्लेषण करने से पूर्व, बीपीसीएल द्वारा उक्त वर्षों में तरलीकृत पैट्रोलियम गैस (एलपीजी) के प्रहस्तन पर चर्चा करना संगत होगा। बीपीसीएल ने बताया है कि 2013-14 से 2015-16 के प्रशुल्क चक्र के उसके पिछले प्रस्ताव में इसे प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं किया गया था। इस संबंध में, यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि बीपीसीएल ने सितंबर, 2012 में तरल कार्गो जेटी पर एलपीजी प्रहस्तन के प्रशुल्क निर्धारण के लिए इस प्राधिकरण को संपर्क किया था और तदर्थ आधार पर जवाहर द्वीप पर प्रचलित दरों को अपनाने की संकल्पना की थी। चूंकि तब बीपीसीएल द्वारा दायर प्रस्ताव के साथ न तो कोई लागत ब्यौरा था और ना ही प्रयोक्ताओं की मंशा को दर्शने वाला कोई दस्तावेज बीपीसीएल द्वारा संलग्न किया गया था जैसा प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के खंड 2.17.1 से 2.17.3 में अनुबद्ध है। बीपीसीएल को प्रशुल्क दिशानिर्देश 2005 के अनुसरण में प्रस्ताव दायर करने का अनुरोध किया गया था। इसके बाद बीपीसीएल हमसे कोई संपर्क नहीं किया।

तत्पश्चात्, बीपीसीएल के सामान्य संशोधन प्रस्ताव से संबंधित, जिसकी परिपक्वता अगस्त, 2014 के प्रशुल्क आदेश में हुई संक्रिया के दौरान बीपीसीएल ने एलपीजी पर घाटशुल्क प्रभार लागू करने का प्रस्ताव बीपीसीएल ने सूचित किया था कि इसने 24 फरवरी, 2012 को एक व्यापारिक सूचना जारी कर 30 जनवरी, 2012 को एलपीजी क्राइओजेनिक सुविधा आरंभ कर दी है और जवाहर द्वीप पर प्रचलित 60 रु. प्रति एमटी की दर को अपनाया है। बीपीसीएल को 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 से 2.17.4 में अंतर्विष्ट अनुबद्धताओं के अनुरूप अपना प्रस्ताव दायर करने के विशिष्ट अनुरोध के बावजूद, बीपीसीएल ने चुप रहना ही उचित समझा और अपनी मर्जी से दरों की उगाही

आरंभ कर दी और इस प्रकार प्राधिकरण को अंधकार में रखा, इसलिए यह प्राधिकरण एलपीजी पर पूर्वव्यापी प्रभाव से घाटशुल्क प्रभारों की उगाही के अनुमोदन के लिए प्रवृत्त नहीं हुआ। इसके अतिरिक्त, चूंकि बीपीसीएल ने इसके बावजूद कि 60 रु. प्रति एमटी की दर के समर्थन में वांछित लागत ब्यौरा प्रस्तुत नहीं किया, जबकि वह कई वर्षों से इस सुविधा का प्रचालन कर रहा था, यह प्राधिकरण तब तक एलपीजी की घाटशुल्क दर का अनुमोदन करने को प्रवृत्त नहीं था जब तक बीपीसीएल इस संबंध में भली-भांति विश्लेषण प्रस्ताव लेकर नहीं आयेगा।

अब, बीपीसीएल ने एलपीजी प्रहस्तन से संबंधित लागत विवरण प्रशुल्क किया है, जिस पर विश्लेषण के अंतिम भाग में चर्चा की जा रही है। लेकिन, यहां यह उल्लेख करना संगत होगा कि, यद्यपि एलपीजी की दरें इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित नहीं हैं, बीपीसीएल ने अपनी जेटी पर वर्ष 2013-14 से 2015-16 के दौरान एलपीजी का प्रहस्तन जारी रखा है। दूसरे शब्दों में, बीपीसीएल जेटी की 2013-14 से 2015-16 वर्षों के लिए वास्तविक आय, व्यय नियोजित पूँजी में एलपीजी के प्रहस्तन से संबंधित आय, व्यय नियोजित पूँजी भी शामिल है। चूंकि, पूर्वावधि के लिए इस प्राधिकरण द्वारा एलपीजी प्रहस्तन का प्रशुल्क मान्य नहीं किया गया था, इसलिए एलपीजी संघटकों सहित वास्तविकों पर सुविचार करना उपयुक्त महसूस नहीं किया जाता। अतः इसलिए विश्लेषण में वर्ष 2013-14 से 2015-16 अवधि के बीपीसीएल जेटी की वास्तविक आय, व्यय नियोजित पूँजी पद एलपीजी प्रहस्तन से संबंधित कथित घटकों को निकालने के पश्चात् सुविचार किया जायेगा। इसके अतिरिक्त, बीपीसीएल को यह स्पष्ट कर दिया गया कि इस प्राधिकरण के विशिष्ट अनुमोदन के बिना प्रभारों की उगाही बीपीसीएल के जोखिम और उत्तरदायित्व पर होगी।

(v) गैर-एलपीजी कार्गो के लिए 2013-14 से 2015-16 के वर्षों के लिए बीपीसीएल जेटी का वास्तविक निष्पादन पर आकलनों की तुलना में, नीचे चर्चा की जा रही है।

- (क) 2013-14 से 2015-16 की तीन वर्षों की अवधि के दौरान, बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात (एलपीजी के बिना) 17.31 मिलियन मीट्रिक टन के आकलित यातायात के प्रति 16.63 मिलियन मीट्रिक टन रहा है। इस प्रकार लगभग 4% की क्रृणात्मकता दर्ज की गई है।
- (ख) प्रचालन आय के आंकड़े, जैसे वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए प्रमाणित आय और व्यय विवरण में प्रदर्शित हैं, क्रमशः 4346.87 लाख रु., 4560.13 लाख रु. और 5787.09 लाख रु. हैं। एलपीजी के प्रहस्तन से हुई 28.63 लाख रु. 334.56 लाख रु. और 429.35 लाख रु. की आय को निकाल देने के बाद बीपीसीएल ने लागत विवरण में 4318.24 लाख रुपये, 4225.57 लाख रुपये और 5054.74 लाख रुपये की आय को माना है, जिन पर विश्लेषण में सुविचार किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, वास्तविकों और अनुमानों में आमने-सामने तुलना के लिए 4 अगस्त, 2014 के आदेश के कार्यान्वयन की तारीख से 31 मार्च, 2016 तक की अवधि की प्रचालन आय के आकलनों को बीपीसीएल के वर्तमान दरमानों में मंजूर 43% वृद्धि के साथ अद्यतन कर दिया गया है।

- (ग) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरणों में बीपीसीएल द्वारा सुविचारित समग्र प्रचालन व्यय उक्त वर्षों के प्रमाणित आय और व्यय विवरण में प्रदर्शित व्यय के आंकड़ों के अनुरूप पाये जाते हैं, सिवा नीचे चर्चा किये गए कुछ समायोजनों के:

- (i) ऊपर बताये गए कारणों से, एलपीजी प्रहस्तन से संबंधित 316.08 लाख रु., 338.72 लाख रु. और 358.09 लाख रु. के व्यय को बीपीसीएल द्वारा लागत विवरण में से हटा दिया गया है।
- (ii) यहां यह स्मरण कराया जाता है कि बीपीसीएल की पिछली प्रशुल्क समीक्षा के दौरान 'प्रबंधन व्यय' से संबंधित व्ययों पर इस आधार पर सुविचार नहीं किया गया था कि बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को किसी भी एक कार्गो मद का न्यूनतम गारंटी का श्रूपट प्राप्त नहीं किये जाने के संबंध में भुगतान किया गया था जबकि समग्र आधार पर क्षमता का उपयोग प्राप्त कर लिया गया था। यह एक तरह से दंड था और इस पास-शू के रूप में अनुमति देना उपयुक्त नहीं है। अब बीपीसीएल ने विश्लेषण में से 203.15 लाख रु., 300 लाख रु. और 380 लाख रु. तक के प्रबंधन व्यय को निकाल दिया है, जिस पर विश्वास किया जाता है।
- (iii) बीपीसीएल द्वारा जेएनपीटी को रायल्टी भुगतान की राशि को पास-शू के रूप में अनुमति नहीं दी जाती। यह स्मरण कराया जाता है कि मामले को सरकार के भेजा गया था और कि यदि इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई पद्धति के प्रतिकूल सरकार से कोई निर्णय प्राप्त होता है, तो प्राधिकरण सरकार के निर्णय को सही ढंग से दर्शने के लिए बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा करेगा। बीपीसीएल ने इसका कोई उल्लेख नहीं किया है कि क्या रायल्टी मुद्दे पर इस प्राधिकरण द्वारा अपनायी गई पद्धति के प्रतिकूल सरकार से कोई निर्देश प्राप्त हुआ है। बीपीसीएल ने इस प्रकार वर्ष 2013-14 से 2015-16 से संबंधित जेएनपीटी को प्रदत्त रायल्टी की 1410.88 लाख रु., 1452.90 लाख रु. और 1729.42 लाख रु. की राशि को विश्लेषण में से निकाल दिया है।
- (iv) वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास की राशि और लेखापरीक्षक प्रमाणित पूँजी नियोजन विवरण में प्रदर्शित राशि में अंतर है जैसा नीचे दर्शाया गया है।

(रु. लाख में)

वर्ष	2013-14	2014-15	2015-16	योग
प्रमाणित आय व्यय विवरण में यथा प्रदर्शित मूल्यहास	2296.11	1166.02	1094.64	4556.77
बीपीसीएल द्वारा गैर-एलपीजी लागत विवरण में यथा सुविचारित मूल्यहास (क)	964.51	954.42	1044.13	2963.06
बीपीसीएल द्वारा एलपीजी लागत विवरण में यथा सुविचारित मूल्यहास (ख)	300.91	301.56	301.60	904.07
लागत विवरण में सुविचारित कुल मूल्यहास (क+ख)	1265.42	1255.98	1345.73	3867.13

प्रमाणित आय और व्यय विवरण तथा लागत विवरण में सुविचारित मूल्यहास में अंतर	-1030.69	89.96	251.09	-689.64
---	----------	-------	--------	---------

लागत विवरण में मूल्यहास की कम मात्रा के सामने प्रमाणित आय और व्यय विवरण में प्रदर्शित मूल्यहास के सुविचारित कारण कंपनी अधिनियम, 2013 के हवाले से मूल्यहास के परिकलन और बीपीसीएल द्वारा प्रशुल्क निर्धारण के लिए सीधी रेखा विधि (एसएलएम) आधार पर सुविचार किये जाने के हवाले से उठे हैं क्योंकि बीपीसीएल ने 2005 दिशानिर्देशों के खंड 2.17.1 में अनुबद्धता के आधार पर किया है जबकि अपने प्रमाणित आय और व्यय विवरण में पुस्तक मूल्य विधि (डब्ल्यूडीआई) से सुविचार किया था। बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत स्पष्टीकरण और उदाहरण के कारण बीपीसीएल द्वारा लागत विवरण में यथासुविचारित मूल्यहास पर विश्वास किया जाता है।

- (घ) मूल्यहास की राशि में परिवर्तन के हवाले से ऊपर स्पष्ट किये गए कारण, वर्ष 2013-14 से 2015-16 के लिए परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक की राशि के सामने संबंधित वर्षों के लेखापरीक्षक प्रमाणित नियोजित पूँजी विवरण में यथाप्रदर्शित राशि नीचे दर्शायी जा रही है:-

वर्ष	2013-14	2014-15	2015-16	योग
प्रमाणित आय और व्यय विवरण में यथाप्रदर्शित परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक	23349.00	24114.00	25660.00	73123.00
बीपीसीएल द्वारा गैर-एलपीजी लागत विवरण में यथा सुविचारित परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक (क)	18051.01	19290.72	20954.60	58296.33
बीपीसीएल द्वारा एलपीजी लागत विवरण में यथा सुविचारित परिसंपत्तियों का निवल ब्लॉक	8312.52	8011.41	7763.41	24087.34
लागत विवरण में सुविचारित परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का योग (क + ख )	26363.53	27302.13	28718.01	82383.67
प्रमाणित आय और व्यय विवरण के सामने लागत विवरण से सुविचारित परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक में अंतर	3014.53	3188.13	3058.01	9260.67

बीपीसीएल द्वारा दिये गए स्पष्टीकरण और उदाहरण के कारण बीपीसीएल द्वारा लागत विवरण में यथासुविचारित परिसंपत्तियों का निवल मूल्य पर विश्वास किया जाता है।

- (इ) बीपीसीएल ने विचाराधीन सभी वर्षों के लिए सुविधा की किसी कार्यशील पूँजी अपेक्षा पर विचार नहीं किया है। यह उल्लेखनीय है कि बीपीसीएल के पिछले प्रशुल्क संशोधन के दौरान, बीपीसीएल ने इस आधार पर कि सभी कार्य इनके द्वारा बिना किसी क्रेडिट के

किए जाते हैं, बीपीसीएल ने विचारार्थ सभी वर्षों के लिए सुविधा के लिए किसी कार्यशील पूँजी की आवश्यकता को विचार में नहीं लिया है। इस स्थिति के आधार पर किसी कार्यशील पूँजी पर इस विश्लेषण में विचार नहीं किया गया है। यह ध्यान देने योग्य बात है कि बीपीसीएल के प्रशुल्क के अंतिम संशोधन के दौरान भी, कार्यशील पूँजी की अपेक्षा पर विचार नहीं किया गया है। इस प्रकार, विचारार्थ सभी वर्षों के लिए नियोजित पूँजी में आस्तियों का केवल निवल मूल्य समाविष्ट है।

- (च) पिछले प्रशुल्क आदेश में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए नियोजित पूँजी पर रिटर्न 16% की दर से अनुमति दी गई थी। बीपीसीएल की क्षमता उपयोग को ध्यान में रखते हुए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के दौरान वास्तविक क्षमता का उपयोग क्रमशः 114.60%, 91.37% और 96.47% पर निकलता है। बीपीसीएल के प्रशुल्क की पिछली समीक्षा के दौरान, बीपीसीएल की क्षमता 5.5 एमटीपीए पर मानी गई है। बाद में, वर्ष 2011-12 में बीपीसीएल ने एलपीजी के संचालन के लिए एलपीजी क्रायोजेनिक सुविधा प्रारंभ की है। चूंकि क्षमता का उपयोग भी 60% से अधिक है। इसलिए, वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए 16% पर पूरे रिटर्न की अनुमति दी गई है।
- (vi) (क) वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए बीपीसीएल के कार्य-निष्पादन का विश्लेषण दर्शने वाला विवरण अनुलग्नक-1 के रूप में संलग्न है। पिछले प्रशुल्क आदेश में अनुमानित अनुमानों की तुलना में वास्तविक की तुलना का सार-संक्षेप नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

(रु. लाख में)				
विवरण	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए पिछले आदेश में विश्वास किए गए अनुमानों का पूर्णयोग	वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक के लिए वास्तविक का पूर्णयोग	% अंतर	
यातायात (मी.टन में)	17,307,600	16,633,820	-3.89%	
प्रचालन आय	13,764.49	13,598.55	-1.21%	
कुल व्यय (मूल्यहास सहित)	6042.51	5,788.02	-4.21%	
रिटर्न से पूर्व अधिशेष	7721.98	7,810.53	1.15%	

\* अगस्त 2014 के आदेश में प्रचालन आय के अनुमानों का समायोजन मंजूर की गई वृद्धि दर्शने के लिए किया गया है।

नियोजित पूँजी पर बीपीसीएल द्वारा अर्जित वास्तविक रिटर्न के संबंध में ब्यौरा निम्नलिखित तालिका में दिया गया है:

विवरण	2013-14	2014-15	2015-16	योग	औसत
बीपीसीएल द्वारा अर्जित रिटर्न से पूर्व वास्तविक अधिशेष (घाटा)	2498.45	2490.23	2821.85	7810.53	2603.51
नियोजित वास्तविक पूँजी	18,051.01	19,290.73	20,954.60	58,296.34	19432.11

16% की पात्र दर पर नियोजित वास्तविक पूँजी पर निटर्न	2888.16	3086.52	3352.74	9327.41	3109.14
नियोजित पूँजी पर वास्तविक रिटर्न	13.84%	12.91%	13.47%	13.40%	13.40%

आरओसीई में भिन्नता (-) 16.25% निकलती है जो (-) 20% से कम है।

(ख) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.13 के अनुसार, यदि पिछले प्रशुल्क चक्र के लिए वास्तविक और वित्तीय निष्पादन की समीक्षा 20% से + अधिक अथवा - 20% से कम के परिवर्तन को दर्शाती है, तब ऐसे प्राप्त लाभ/हानि के 50% को अगले प्रशुल्क चक्र में समायोजित किया जाएगा। जैसा कि उपर्युक्त तालिकाओं से देखा जा सकता है कि अनुमानों की तुलना में वास्तविक भौतिक कार्य-निष्पादन के साथ साथ वित्तीय कार्य-निष्पादन में अन्तर 20% से कम देखा गया है। अतः, खण्ड 2.13 में दिए गए अनुबंध के अनुसार, बीपीसीएल के वर्तमान प्रशुल्क चक्र में वर्ष 2013-14 से 2015-16 तक से संबंधित पिछले घाटे को समायोजित करने का कोई मामला नहीं बनता है।

(ग) यह स्मरण किया जा सकता है कि हमने अपने 24 जुलाई, 2015 के पत्र संख्या टीएएमपी/46/2015-विविध में बीपीसीएल को सूचित किया था कि 4 अगस्त, 2014 के पिछले आदेश संख्या टीएएमपी/68/2012-बीपीसीएल के तत्काल पूर्वावधि के प्रशुल्क चक्र में निर्धारित अधिशेष की, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) के 12 जून, 2015 के पत्र संख्या 14019/20/2009-पीजी के आधार पर समीक्षा की जायेगी।

इस संबंध में यह उल्लेख करना समीचीन होगा कि 2010-11 से 2012-13 की पूर्वावधि के संबंध में अगस्त 2014 के आदेश में निर्धारित अधिशेष में छूटों/रियायतों और 2010-11 से 2012-13 की अवधि के अतिरेक समायोजन के हवाले से परिवर्तन तभी होगा यदि वास्तविक और वित्तीय दोनों प्रतिमानों को पूरा किया होगा।

संदर्भाधीन मामले में, यह स्मरण किया जा सकता है कि अगस्त, 2014 के आदेश में, बीपीसीएल ने निरपेक्ष रूप से यह बताया था कि उसने 2010-11 से 2012-13 के वर्षों के दौरान अधिसूचना अधिकतम सीमा प्रशुल्क पर कोई रियायत और छूट नहीं दी है। इस स्थिति को देखते हुए वर्ष 2010-11 से 2012-13 के लिए सुविचारित आय में रियायतों और छूटों का कोई समायोजन नहीं था। जहां तक अतिरेक के समायोजन का संबंध है, आकलनों की तुलना में वास्तविक निष्पादन और वित्तीय निष्पादन में परिवर्तन 20% से कम पाया गया था, अतः बीपीसीएल के अगस्त, 2014 के आदेश में वर्ष 2010-11 से 2012-13 की अवधि में पिछले अतिरेक/घाटे के समायोजन का कोई मामला नहीं बनता था।

उपरोक्त से, यह देखा जा सकता है कि एमओएस के निर्णय के कार्यान्वयन से बीपीसीएल के अगस्त, 2014 आदेश में कोई प्रभाव नहीं पड़ता है।

(vii) वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलनों का विश्लेषण निम्नलिखित पैराओं में गेर-एलपीजी कार्गो और एलपीजी कार्गो के लिए अलग अलग किया जाता है।

#### क. गैर-एलपीजी कार्गो:

(viii) वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए बीपीसीएल द्वारा आकलित गैर-एलपीजी यातायात क्रमशः 5,707 मिलियन मीट्रिक टन 5,745 मिलियन मीट्रिक टन और 5,776 मिलियन मीट्रिक टन है। यद्यपि, 2017-18 और 2018-19 वर्षों के लिए आकलित यातायात वर्ष 2015-16 में बीपीसीएल

द्वारा प्रहस्तित 5,715 मिलियन मीट्रिक टन यातायात की तुलना में थोड़ा से ऊंचा देखा जा सकता है परंतु यह 2016-17 के दौरान 5707 मिलियन मीट्रिक टन का अनुमातिन यातायात नीचे की प्रवृत्ति को दर्शाता है।

कच्चे तेल के यातायात में कमी बीपीसीएल जेटी के प्रयोक्ताओं में से एक द्वारा प्रहस्तन में कमी, जेएनपीटी पर बंकरिंग कार्य में कमी और भट्टी तेल के यातायात में कमी को प्रभावित करने वाली विद्युत कंपनियों ने भट्टी के स्थान पर गैस आधारित विद्युत संयंत्र को परिवर्तन, परिवारों द्वारा धीरें-धीरे मिट्टी के तेल के स्थान पर एलपीजी को प्रवर्तित होना, राज्य सरकार प्राधिकरणों द्वारा परिचालित सार्वजनिक विवरण स्कीमों के अंतर्गत एमकेओ की आवश्यकता नहीं रहने से बीपीसीएल स्थित जेटी पर एस्केओ यातायात प्रहस्तन में कमी हो गई, कुछेक कारण बीपीसीएल द्वारा बताये गए हैं, जिन पर विश्वास किया जाता है।

इसके अतिरिक्त, वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के इसके यातायात आकलन में पिछले कुछ वर्षों की विभिन्न आर्थिक प्रवृत्तियों और बाजार स्थितियों का विश्लेषण किया गया है। इसके अतिरिक्त, यातायात आकलन टैंक फार्म आपरेटरों, एजेंटों, सीएचए और व्यापार से संबंधित व्यक्तियों और अंत प्रयोक्ताओं, जो खाद्य तेल, रसायन और पेट्रोलियम उत्पाद आयात करते हैं, से परामर्श के आधार पर किया गया है।

अप्रैल, 2016 से दिसंबर, 2016 की अवधि में बीपीसीएल द्वारा प्रहस्तित वास्तविक यातायात के ब्यौरे से यह देखा जा सकता है कि वर्ष 2016-17 के लिए कुल यातायात अनुपातिक आधार पर लगभग 5.96 मिलियन मीट्रिक टन निकलेगा। यह बीपीसीएल द्वारा अपने 2016-17 के विश्लेषण में सुविचारित 5.707 मिलियन मीट्रिक टन 5.96 मिलियन मीट्रिक टन के आस-पास ही है।

जेएनपीटी की भी यह राय है कि 2016-17 से 2018-19 के लिए बीपीसीएल द्वारा यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति के आधार पर आकलित गैर-एलपीजी कार्गो का यातायात प्रक्षेपण सही प्रतीत होता है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि किसी भी उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों में से किसी ने भी बीपीसीएल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमान के लिए आपत्ति नहीं की है। यह भी कि प्राधिकरण भी कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करता है जिससे कि यह निर्धारण हो सके कि पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात कितना है। चूंकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के यातायात अनुमान बीपीसीएल के विशिष्ट विश्लेषण पर आधारित हैं और लाइसेंसर पत्तन द्वारा सहमति प्राप्त है। इसलिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के यातायात के पूर्वानुमानों का इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया है।

(ix) बीपीसीएल की प्रचालन आय में घाटशुल्क, घाटशुल्क प्रबंधन एवं लदान आर्म, पाइपलाइन, कम्प्रेसर, पिगिंग आदि और बंकर एवं जल आपूर्ति जैसी गतिविधियों से होने वाली आय का समावेश है। बीपीसीएल ने 2016-17 से 2018-19 तक के प्रत्येक वर्ष के लिए उपर्युक्त गतिविधियों से आय के अनुमान के लिए विस्तृत कार्यप्रणालियां प्रस्तुत की हैं। इस संबंध में, यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि बीपीसीएल द्वारा निकाली गई आय, 2016-17 से 2018-19 तक के लिए अनुमानित यातायात और बीपीसीएल के वर्तमान दरों के मान में निर्धारित संबंधित दरों पर आधारित है।

यह देखा जाता है कि तटीय पोतो से नाइट्रोजन की आपूर्ति से आय, बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के सभी वर्षों के लिए वर्तमान दरमानों में निर्धारित 25801.78 रु. प्रति एमटी की दर के स्थान पर 137700 रु. प्रति एमटी की दर सुविचारित करते हुए आकलित की है। इस संबंध में, इसलिए आय के आकलन को विचाराधीन सभी वर्षों के लिए आशोधित किया जाता है।

यह देखा गया है कि तटीय जलपोतों को ताजे जल की आपूर्ति से होने वाली आय का परिकलन बीपीसीएल द्वारा, इसके अतिरिक्त, विदेशी जलपोतों के लिए ताजे जल की आपूर्ति से होने वाली आय के अनुमान में, जो कि डॉलर के रूप में प्रशुल्क है, बीपीसीएल को 65.62 रु. प्रति डॉलर की विनिमय दर लागू की गई दिखाई देती है। इस संबंध में, यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि मामले के विश्लेषण के समय प्रचलित विनिमय दर को विचाराधीन सभी वर्षों के लिए डॉलर के रूप में प्रशुल्क की मदों से आय के अनुमान के लिए एक सा माना गया है। हमारे विश्लेषण में चूंकि अप्रैल, 2016 से दिसंबर, 2016 तक की अवधि के लिए वास्तविक डॉलर विनिमय दर उपलब्ध है, अतः वर्ष 2016-17 के लिए उक्त आय का अनुमान 67.095 रु. प्रति अमेरिकी डॉलर की औसत विनिमय दर के आधार पर किया गया है। वर्ष 2017-18 और 2018-19 के लिए, इस मामले के विश्लेषण को अंतिम रूप देते समय प्रचलित प्रति अमेरिकी डॉलर की विनिमय दर 67.83 रु. मानी गई है। उपर्युक्त स्थिति की दृष्टि से, बंकर एवं जल आपूर्ति गतिविधि की आय में थोड़ा सा अन्तर है।

अन्य गतिविधियों के संबंध में आय के अनुमान, जैसा पत्तन द्वारा प्रस्तुत किया गया है, पर विश्वास किया जाता है।

- (x) वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए अनुमानित प्रचालन व्यय को निम्नलिखित के अनुसार विश्लेषण किया गया है:-

  - (क) 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.5.1 के अनुसार, लागत अनुमानों की वार्षिक वृद्धि को माना गया है जिसमें यह अपेक्षा होती है कि टर्मिनल ऑपरेटरों के व्यय के अनुमान, भारत सरकार द्वारा की गई घोषणा के अनुसार, सभी जिन्सों के लिए लागू थोक मूल्य सूचकांक की वर्तमान प्रवृत्ति के संदर्भ में, मूल्य की घट-बढ़ की दृष्टि से समायोजित यातायात के अनुसार होने चाहिए। वर्ष 2016-17 के दौरान निपटाए जाने वाले प्रशुल्क संबंधी मामलों के संबंध में अपनाया जाने वाला वृद्धि का कारक 6.46% घोषित किया गया है। इसलि, वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए व्यय के आकलन के लिए बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2015-16 के वास्तविक पर 2.46% के वृद्धि कारक पर सुविचार किया गया है।
  - (ख) वर्ष 2016-17 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम, उपस्कर चालन लागत, बीमा लागत, अन्य व्यय, व्रबंधन और प्रशासन ऊपरिव्यय और सामान्य ऊपरिव्यय के प्रत्येक के आकलन के लिए बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2015-16 के वास्तविकों पर 2.46% के वृद्धि कारक पर सुविचार करते हुए कथित प्रत्येक व्यय का आकलन किया है। 2017-18 और 2018-19 के वर्षों के लिए संबंधित प्रछले वर्षों के आकलनों पर 2.46% के वृद्धि कारक का सुविचार करते हुए कथित व्यय का अनुमान लगाया गया है।
  - (ग) पहले बताए गए कारणों के लिए वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए लागत की मद के रूप में राजस्व हिस्से की अनुमति नहीं है।

- (xi) बीपीसीएल ने वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए किसी वित्तीय एवं विविध आय तथा व्यय को अनुमानित नहीं किया है।
- (xii) बीपीसीएल ने वर्ष 2016-17 से 2017-18 तक के दौरान लगभग 691.50 लाख रु., 1940 लाख रु. और 1440 लाख रु. तक आस्तियों के सकल ब्लॉक में अभिवृद्धि का अनुमान लगाया है। बीपीसीएल ने केवल पूर्ण एवं चालू की गई आस्तियों को नियोजित पूँजी के रूप में लेने की पुष्टि की है।

(क) वर्ष 2016-17:

बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि टिप्पणी से संबंधित वास्तविक स्थिति बताए गए के अनुसार बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि की स्थिति के आधार पर कुल पूंजी अभिवृद्धि को 601.50 लाख रु. पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

निवेश की किस्म	निवेश की लागत (रु. लाख में)
जेटी पर 75 केजी डीसीपी अग्निशमनक का प्रावधान	2.50
जेएनपीटी- वर्तमान पीएल मनीफोल्ड संरचना का विस्तार	50.00
जेटी पर एससी 1400 फेंडर का प्रतिस्थापन	42.00
जेएनपीटी जेटी पर अतिरिक्त कैमरे लगाना	15.00
जेटी पर 1 नग फायर वाटर पम्प लगाना	272.00
स्ट्रिपर वैक्यूम परिचालित पम्प लगाना	10.00
6000 एलपीएम टॉवर मनीटर और जम्बो लगाना	90.00
जेटी में फायर वाटर लाइन की क्लोज़ लूप	60.00
नियंत्रण पैनल का आमूल-चूल परिवर्तन	150.00
योग	691.50

(ख) वर्ष 2017-18:

बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि टिप्पणी से संबंधित वास्तविक स्थिति बताए गए के अनुसार बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि की स्थिति के आधार पर कुल पूंजी अभिवृद्धि को 1940 लाख रु. पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

निवेश की किस्म	निवेश की लागत (रु. लाख में)
जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण	900
जेटी पर विद्यमान काला तेल लाइन का प्रतिस्थापन	250
जेटी पर वर्तमान फेंडरो का प्रतिस्थापना	200
एलबी01 और एलबी02 पर जीआई प्लेटफार्म की व्यवस्था	100
एलबी01 और एलबी02 पर जेटी की मार्गिका के साथ-साथ जलयानों/पोतों के संबद्ध करने के लिए उपयुक्त 20' x 2' लम्बी हाइड्रालिक चलित टट मार्गिका की व्यवस्था	100
नियंत्रण पैनल का आमूल-चूल परिवर्तन	200
स्ट्रिपर परिचालित पम्प	40
तल पाइपलाइन का प्रतिस्थापन और मरम्मत	150
योग	1940

(ग)

वर्ष 2018-19:

बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि टिप्पणी से संबंधित वास्तविक स्थिति बताए गए के अनुसार बीपीसीएल द्वारा यथा प्रस्तुत पूंजी अभिवृद्धि की स्थिति के आधार पर कुल पूंजी अभिवृद्धि को 1440 लाख रु. पर विश्लेषण में विचार किया जाता है।

निवेश की किस्म	निवेश की लागत (रु. लाख में)
जेटी पर नाइट्रोजन संयंत्र की व्यवस्था	240
जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण	600
जेटी पर ओडब्ल्यूएस सिस्टम का प्रतिस्थापन	200
जेटी की बंकरिंग लाइन का प्रतिस्थापन	250
स्ट्रेसिस्टम की व्यवस्था	40
जेटी में फायर वॉटर पम्प की व्यवस्था	110
योग	1440

(घ) जैसा के पहले कहा गया है बीपीसीएल ने किसी कार्यशील पूंजी का दावा नहीं किया है।

- (xiii) मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुसार, मूल्यहास का परिकलन कंपनी अधिनियम के अनुसार अथवा रियायत करार में निर्धारित आयु मानदण्डों के आधार पर, जो भी अधिक हो, आयु के मानदण्डों को अपनाते हुए, स्ट्रेट लाइन प्रणाली के अनुसार किया जाना है। बीपीसीएल ने मूल्यहास के परिकलन के संबंध में अलग कार्य प्रणालियां प्रस्तुत की हैं और यह पुष्टि की है कि लागत विवरण में दिया गया मूल्यहास मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुरूप है। तदनुसार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए आस्तियों के सकल ब्लॉक पर अनुमानित मूल्यहास को बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत माना गया है।
- (xiv) 5.5 एमटीपीए की क्षमता पर विचार करते हुए, आकलित श्रूपट के आधार पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए क्षमता उपयोग का आकलन क्रमशः 103.76%, 104.45% और 105.01% निकलता है। यह स्मरण किया जाता है कि बीपीसीएल के पिछले सामान्य संशोधन आदेश में, जेएनपीटी स्थित बीपीसीएल जेटी की क्षमता 5.5 मिलियन मीट्रिक टन प्रति वर्ष (एमएमटीपीए) सुविचारित की गई थी। बीपीसीएल द्वारा मुख्यतः फेंडरों का प्रतिस्थापन, वर्तमान पीएल मनिफोल्ड संरचना का विस्तार, जेटी संरचना का सुदृढ़ीकरण, जेटी पर काला तेल पाइपलाइन और तेल पाइपलाइन आदि के प्रतिस्थापन पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 में क्रमशः 6.92 करोड़, 19.40 करोड़ और 14.40 करोड़ रु. तक के पूंजी परिवर्धन के बावजूद भी क्षमता नहीं बढ़ी है। बीपीसीएल ने स्पष्ट रूप से बताया है कि कथित पूंजी परिवर्धन से जेटी की श्रूपट क्षमता में कोई विस्तार नहीं होगा। बीपीसीएल के अनुसार, संक्षारिक जलवायु स्थितियों के कारण, बीपीसीएल का अधिकतर भाग तेल उद्योग सुरक्षा निदेशालय द्वारा जारी सुरक्षापायों के अनसुर द्वारा करणों से वर्तमान परिसंपत्तियों का प्रतिस्थापन अनिवार्य हो गया है। लेकिन लाइसेंसर पत्तन जेएनपीटी की यह राय है कि यद्यपि, मूरिंग डालिफन संरचना के निर्माण से पहले बीपीसीएल जेटी की क्षमता 5.5 एमएमटी थी, मूरिंग डालिफन के अप्रैल, 2015 में चालू हो जाने पर और जेटी के दक्षिण ओर की ओर

वर्तमान पाइपलाइन के विस्तार के पूरा हो जाने पर बीपीसीएल जेटी की क्षमता 1 एमएमटी बढ़ जाती है। दूसरे शब्दों में जेएनपीटी ने बताया है कि बीपीसीएल जेटी की क्षमता 6.5 एमएमटीपीए हो गई है।

निस्संदेह, बीपीएल का क्षमता उपयोग वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 6.5 एमएमटीपीए क्षमता पर 60% से अधिक रहेगा। मार्च, 2005 के यातायात दिशानिर्देश, नियोजित पूंजी पर अधिकतम अनुमत प्रतिफल की व्यवस्था करता है यदि क्षमता उपयोग 60% से अधिक होता है। तदनुसार, बीपीसीएल अधिकतम अनुमत प्रतिफल का पात्र है। इसलिए, वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए नियोजित पूंजी पर प्रतिफल अधिकतम अनुमत पर 16% पर सुविचारित है।

- (xv) ऊपर किए गए विचार-विमर्श के अधीन, संपूर्ण बीपीसीएल के लिए लागत विवरण और विभिन्न उप-गतिविधियाँ संशोधित मानी जाती हैं। जैसा कि पहले बताया गया है, 31 मार्च, 2016 के बाद बीपीसीएल के वर्तमान दरमान की वैधता के लिए मंजूर की गई वृद्धि इस शर्त के अध्यधीन थी कि 1 अप्रैल, 2016 के बाद की अवधि के लिए बीपीसीएल को प्राप्त होने वाली स्वीकार्य लागत एवं अनुमेय रिटर्न से अधिक प्राप्त होने वाले अतिरिक्त अधिशेष को निर्धारित किए जाने वाले प्रशुल्क में पूर्णतया प्रवृत्त किया जाएगा। तथापि, वर्ष 2016-17 का लागत विवरण लगभग 2.80 करोड़ रु. तक के घाटे को दर्शाता है। उक्त घाटे का विश्लेषण में पूर्णतया ध्यान रखा गया है। विश्लेषण में उक्त घाटे को पूरी तरह हिसाब में लिया गया है। चूंकि 2.80 करोड़ रु. का आकलित घाटा आकलनों पर आधारित है, अतिरेक/घाटा, जैसा भी मामला हो, बीपीसीएल के प्रशुल्कों की आगामी समीक्षा में वर्ष 2016-17 के वास्तविक के आधार पर समीक्षा की जायेगी।
- (xvi) संपूर्ण बीपीसीएल के संशोधित लागत विवरण और विभिन्न उप-गतिविधियाँ अनुलग्नक-II (क) से (ड.) के रूप में संलग्न हैं। लागत विवरणों के संक्षिप्त परिणाम नीचे दी गई तालिका में प्रस्तुत किए गए हैं:-

(रु. करोड़ में)

क्र.सं .	विवरण	प्रचालन आय				निवल अधिशेष/(घाटा)				प्रचालन आय का %के रूप में निवल अधिशेष/(घाटा)			औसत अधिशेष/घा टे की %
		2016-17	2017-18	2018-19	कुल	2016-17	2017-18	2018-19	कुल	2016-17	2017-18	2018-19	
1	संपूर्ण बीपीसीएल एलपीटी गतिविधि के सिवा	54.47	54.80	55.05	164.32	-2.80	-4.55	-5.27	-12.61	-5.13%	-8.30%	-9.57%	-7.67%
2	घाट शुल्क	46.77	47.04	47.28	141.09	7.77	6.96	6.88	21.62	16.62%	14.80%	14.56%	15.33%
3	लदान आर्म, घाट शुल्क प्रबंधन	4.03	4.06	4.08	12.18	-3.46	-3.82	-4.07	-11.36	-85.85%	-94.15%	-99.79%	-93.27%
4	वंकरिंग	0.68	0.68	0.69	2.05	-1.33	-1.40	-1.46	-4.19	195.98%	-205.25%	-212.23%	-204.49%
5	पाइपलाइन, पिंगिंग	2.99	3.01	3.01	9.01	-5.53	-6.03	-6.37	-17.93	185.21%	-200.38%	-211.48%	-199.02%

(क) जैसा कि ऊपर की तालिका से देखा जा सकता है कि बीपीसीएल वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के दौरान प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर लगभग 12.61 करोड़ रु. के निवल घाटे में होगा। तदनुसार, बीपीसीएल के प्रशुल्क के वर्तमान स्तर में ऊर्ध्वमुखी वृद्धि करने का मामला बनता है। जेएनपीटी लीकियड कैमिकल बर्थ यूर्जस एसोसिएशन (जेएलसीबीयूए) और तेल और प्राकृतिक गैस आयेग (ओएनजीसी) ने वर्तमान प्रशुल्क में वृद्धि करने के

बीपीसीएल के प्रस्ताव पर आपत्ति की है। 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के अनुसार, लागत और नियम का पालन करते हुए बीपीसीएल के प्रशुल्क की समीक्षा की जा रही है और यह प्राधिकरण, अनुमानित घाटे की समस्या की उपेक्षा करने की स्थिति में नहीं है तथा प्रशुल्क स्तर में यथापूर्व स्थिति बनाए रखता है।

- (ख) बीपीसीएल द्वारा चाही गई 6.61% की वृद्धि 01 अप्रैल, 2016 से 31 मार्च, 2019 तक तीनों वर्षों के लिए है। वर्ष 2016-17 समाप्त होने जा रहा है, 6.61% की वृद्धि पूर्वव्यापी प्रभाव से करने से लेखा अव्यवस्था हो जायेगी और अन्य मुद्दे उठ खड़े होंगे। साथ ही, शेष प्रशुल्क की वैध अवधि के लिए 6.61% की वृद्धि मंजूर करना सुविचार करने से भी बीपीसीएल अपनी आकलित ग्राह्य लागत और अनुमत प्रतिफल को पूर्णतः वसूल करने की स्थिति में नहीं होंगा।
- (ग) भारत के राजपत्र में अधिसूचित किए जाने वाले पारित आदेश के लिए समय को ध्यान में रखते हुए और प्रभावी होने वाली बीपीसीएल के दरों के संशोधित मान के लिए 30 दिनों की अग्रता अवधि को ध्यान में रखते हुए, ये दरमान लागू होने तक मार्च, 2017 हो जाएगा। इस प्रकार से 1 मार्च, 2017 से 31 मार्च, 2019 तक के 25 महीने के शेष प्रशुल्क चक्र से अधिक प्रशुल्क के मौजूदा स्तर पर सम्पूर्ण अनुमानित आय से 12.61 करोड़ रु. के घाटे को वसूल करने के लिए बीपीसीएल को सक्षम बनाने में, यह देखा गया है कि समग्र लागत स्थिति, बीपीसीएल द्वारा नवंबर, 2016 के संशोधित प्रस्ताव में मांगी गई 6.61% की वृद्धि की तुलना में 11% की वृद्धि की अपेक्षा करती है।
- (घ) इस संबंध में यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि यद्यपि घाट शुल्क गतिविधि, वर्तमान प्रशुल्क पर वृद्धि की अपेक्षा करती है ताकि यह घाट-शुल्क गतिविधि, अन्य घाटा करने वाली गतिविधियों को सहायता प्रदान कर सके। चूंकि 2005 के दिशानिर्देश में विभिन्न गतिविधियों में क्रॉस-सबसिडाइजिंग के प्रभाव को समाप्त करने का विनिर्देश है, बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह प्रत्येक गतिविधि को आत्मनिर्भर बनाने के कदम उठाए।
- (ङ) उपर्युक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, यह प्राधिकरण बीपीसीएल के प्रशुल्क के वर्तमान स्तर से 11% की सामान्य वृद्धि मंजूर करता है। यदि बीपीसीएल 6.61% की वृद्धि से प्रशुल्क उगाही करनी चाहती है तो वह कर सकती है क्योंकि 11% प्रशुल्क वृद्धि अधिकतम स्तर की है और बीपीसीएल के पास निम्न प्रशुल्क उगाही की नम्यता है।

#### **ख. एलपीजी कार्गो:**

- (xvii) जैसा कि पहले बताया गया है, बीपीसीएल एलपीजी कार्गो के प्रहस्तन के लिए घाट शुल्क दर लागू करने का प्रस्ताव लाया है। बीपीसीएल ने एलपीजी के विषय में 168.16 रु. प्रति एमटी की घाट शुल्क दर के समर्थन में गणना भी प्रस्तुत की है। प्रस्तावित दर निकालने के प्रत्येक सुविचारित प्रतिमान पर इसके बाद यहां चर्चा की जा रही है।
- (xviii) बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के वर्षों के लिए किया गया आकलन क्रमशः 6,50,000 टन, 9,60,000 टन और 10,80,000 टन आकलित किया गया है। उक्त यातायात आकलन बीपीसीएल स्थित टैंक फार्म की क्षमता पर आधारित है। बीपीसीएल के अनुसार, उसके पास वर्तमान में एलपीजी प्रहस्तन के प्रयोजन से एक टैंक फार्म है। जिसके कारण यह एक महीने में लगभग 54 टीएमटी पोत को प्रहस्त कर सकता है और इस प्रकार उसने 6.48 एमएमटीपीए यातायात (54 टीएमटीx12 माह) की गणना की है और जिसे 6.50 एमएमटीपीए पूर्णांकित किया

गया है जिसे वर्ष 2016-17 के लिए एलपीजी यातायात के लिए सुविचारित किया गया है। एक और टैंक फार्म के जून, 2017 में चालू होने की संभावना है। इस प्रकार 2017-18 का यातायात 9.72 एमएमटीपीए (अर्थात् 54 टीएमटी  $\times 3$  माह +90 टीएमटी  $\times 9$  माह) जिसे 9.60 एमएमटीपीए में पूर्णोंकित किया गया है, जिसे वर्ष 2017-18 के लिए एलपीजी यातायात सुविचारित किया गया है। वर्ष 2018-19 के लिए 10.80 एमएमटीपीए (अर्थात् 90 $\times$ 12 माह) को यातायात के रूप में सुविचारित किया गया है।

यह उल्लेखनीय है कि जेएनपीटी ने बीपीसीएल द्वारा यथा आकलित एलपीजी कार्गो के यातायात आकलन पर सहमति व्यक्ति की है। जेएनपीटी की यह राय है कि बीपीसीएल द्वारा यथा आकलित एलपीजी कार्गो के लिए यातायात प्रक्षेपण यातायात की वर्तमान प्रवृत्ति के आधार पर सही प्रतीत होता है। और सरकारी योजना से अंतर्गत प्रत्येक परिवार को एलपीजी देने से इसमें वृद्धि की संभावना है।

यहां यह उल्लेख करना प्रासंगिक है कि उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संगठनों में से किसी ने भी बीपीसीएल द्वारा किए गए यातायात के पूर्वानुमान के लिए आपत्ति नहीं की है। यह भी कि प्राधिकरण भी कोई स्वतंत्र अध्ययन नहीं करता है जिससे कि यह निर्धारण हो सके कि पत्तन/निजी टर्मिनल पर संभावित यातायात कितना है। चूंकि वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के यातायात अनुमान बीपीसीएल के विशिष्ट विश्लेषण पर आधारित है और लाइसेंसर पत्तन द्वारा सहमति प्राप्त है। इसलिए बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत किए गए वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के यातायात के पूर्वानुमानों का इस विश्लेषण के प्रयोजन के लिए विचार किया गया है।

- (xvii) एलपीजी के लिए वर्ष 2016-17 के लिए प्रचालन और प्रत्यक्ष श्रम, उपस्कर चालन लागत, बीमा लागत, अन्य व्यय, ब्रबंधन और प्रशासन ऊपरिव्यय और सामान्य उपरिव्यय के प्रत्येक के आकलन के लिए बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2015-16 के वास्तविकों पर 2.46% के वृद्धि कारक पर सुविचार करते हुए कथित प्रत्येक व्यय का आकलन किया है।

जैसा कि पहले बताया गया है, बीपीसीएल पिछले कई वर्षों से अपनी जेटी पर एलपीजी कार्गो का प्रहस्तन कर रहा है। अतः प्रमाणित आय और व्यय विवरण में प्रदर्शित वास्तविक एलपीजी के प्रहस्त से संबंधित व्यय भी दर्शाता है। कथित वास्तविकों को आधार के रूप में लिया गया है और तत्पश्चात् बीपीसीएल द्वारा वर्ष 2016-17 से 2018-19 के आकलन निकालने के लिए 2.46% के वृद्धि कारक को अपनाते हुए इससे संवर्धन किया। इस संबंध में यह स्पष्ट किया जाता है कि वर्ष 2015-16 के दौरान एलपीजी प्रहस्तन संबंधित व्ययों पर विश्वास करना वर्ष 2016-17 से 2018-19 वर्षों के व्यय आकलन के सीमित प्रयोक्ता के लिए है और किसी भी हाल में इसे वर्ष 2015-16 के दौरान एलपीजी प्रभारों की उगाही के लिए प्रासंगिक अनुमोदन नहीं माना जाये। यह पुनः दोहराया जात है कि इस प्राधिकरण के विशिष्ट अनुमोदन के बिना प्रभारों की उगाही बीपीसीएल के जोखिम और दायित्व पर होगी।

एलपीजी कार्गो प्रहस्तन पर बीपीसीएल द्वारा आकलित व्ययों पर विश्लेषण में भरोसा किया जाता है। यह उल्लेखनीय है कि बीपीसीएल ने 2016-17 से 2018-19 वर्षों के लिए लागत की एक मद के रूप में रायल्टी पर सुविचार नहीं किया गया है।

- (xx) बीपीसीएल ने मूल्यहास के परिकलन के संबंध में अलग कार्य प्रणालियां प्रस्तुत की हैं और यह पुष्टि की है कि लागत विवरण में दिया गया मूल्यहास मार्च, 2005 के प्रशुल्क दिशा-निर्देशों के खण्ड 2.7.1 के अनुरूप है। तदनुसार, वर्ष 2016-17 से 2018-19 तक के लिए आस्तियों के सकल ब्लॉक पर अनुमानित मूल्यहास को बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत माना गया है। एलपीजी से संबंधित परिसंपत्तियों के निवल ब्लॉक का परिणामी मूल्य भी बीपीसीएल द्वारा प्रस्तुत सुविचारित किया जाता है।

- (xxi) नियोजित पूँजी पर वर्ष 2016-17 से 2018-19 के लिए 16% की दर से प्रतिफल सुविचारित किया जाता है।
- (xxii) उक्त प्रतिमानों के आधार पर, पत्तन द्वारा यथाप्रस्तावित, 168.16 रु. प्रति टन की एलपीजी के प्रहस्तन की घाटशुल्क दर निकलती है। बीपीसीएल पर एलपीजी प्रहस्तन की घाटशुल्क पर निकालने के परिकलन का विवरण अनुलग्नक-III पर संलग्न है।
- (xxiii) भारत सरकार, पोत परिवहन मंत्रालय (एमओएस) ने अपने 11 नवंबर, 2014 के पत्र संख्या पीटी-110033/51/2014-पीटी के साथ जारी तटीय पोतों की प्राथमिकता बर्थिंग संबंधी दिशानिर्देशों की एक प्रति इस प्राधिकरण को भेजी थी। तदनुसार इस प्राधिकरण ने अपने 28 नवंबर, 2014 के आदेश संख्या टीएमपी/52/2014-सामान्य के द्वारा अन्य बातों के साथ-साथ सभी महापत्तन न्यासों के दरमानों में निर्धारित 'तटीय पोत' की परिभाषा निम्नवत् प्रतिस्थापित किया था:-
- 'तटीय पोत' का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।'
- इसलिए बीपीसीएल द्वारा यथाप्रस्तावित तटीय पोत की परिभाषा को 'तटीय पोत' की उक्त परिभाषा के में उल्लिखित परिभाषा के साथ आशोधित कर दिया गया है।
- (xxiv) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानदंड से संबंधित टिप्पणियों को 10 जून 2016 के सामूहिक आदेश सं. टीएमएमपी/53/2015-वीओसीपीटी के साथ पठित 26 नवंबर, 2015 के सामूहिक आदेश संख्या टीएमपी/53/2015-सीओसीपीटी के अनुरूप बीपीसीएल के दरमानों में निर्धारित कर दिया गया है।
- (xxv) बीपीसीएल के वर्तमान दरमानों में इस प्रभाव की एक टिप्पणी कि बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की धाट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी पर आरोप्य अन्य कारणों से जलयान खड़ा रहता है तो पोत के खड़े रहने की अवधि के दौरान जेएनपीटी का उपार्जित देय बर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत की बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी द्वारा अनुमति दी जाएगी। प्रस्तावित दरमानों में विलुप्त कर दिया गया है। प्रस्तावित विलोपन के कारण बीपीसीएल द्वारा स्पष्ट नहीं किये गए हैं। चूंकि कथित टिप्पणी 2005 दिशानिर्देश के खंड 6.5.2 के अनुबंधता के कारण दिशा जाता है। अतः कथित टिप्पणी को बीपीसीएल दरमानों में जारी रखा जाये।
- (xxvi) प्रशुल्क दिशानिर्देशों के खंड 2.18.2 के अनुसरण में प्रस्तावित टिप्पणी 1.2 (vi) (ख) को प्रचलित भारतीय स्टेट बैंक की प्राइम क्रूण दर 14.05% दर्शने के लिए आशोधित किया जाता है।

13.1 परिणाम में और ऊपर दिए गए कारणों से तथा सामूहिक तर्क के आधार पर यह प्राधिकरण बीपीसीएल के संशोधित दरमान को अनुमोदित करता है। जो अनुलग्नक-IV पर संलग्न हैं।

13.2 बीपीसीएल के संबंध में संशोधित दरमान और शर्तें भारत के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिन की समाप्ति के बाद से लागू होंगी और 31 मार्च, 2019 तक लागू रहेंगी। जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से उसे बढ़ाया नहीं जाता, दिया गया अनुमोदन उसके बाद स्वतः ही समाप्त हो जाएगा।

13.3 बीपीसीएल को सलाह दी जाती है कि वह जेएनपीटी के माध्यम से इस प्राधिकरण को अपने वार्षिक लेखा और कार्य-निष्पादन रिपोर्ट से संबंधित लेखांकन वर्ष की समाप्ति के 60 दिन के भीतर प्रस्तुत करें। यदि बीपीसीएल ऐसी सूचना निर्धारित समय सीमा के भीतर प्रस्तुत करने में असफल रहता है तो जेएनपीटी को बीपीसीएल के विरुद्ध उचित कार्रवाई करने का अनुरोध किया जाता है।

13.4 ऑपरेटर द्वारा प्रस्तुत सूचना के आधार पर और इस विश्लेषण में बताए गए विभिन्न पूर्व अनुमानों के आधार पर बीपीसीएल का प्रशुल्क निर्धारित किया गया है। यदि यह प्राधिकरण निर्धारित प्रशुल्क वैधता अवधि के दौरान किसी भी समय पाता है कि वास्तविक स्थिति माने गए अनुमानों से पर्याप्त रूप से भिन्न है अथवा इसमें स्वीकृत पूर्वानुमानों से अन्तर है तो बीपीसीएल से अपेक्षा की जाती है वह अपने प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए समय अनुसूची से पूर्व अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करे और संशोधित प्रशुल्क में इस प्रकार के अंतर के कारण प्राप्त लाभ को पूरी तरह से ठीक-ठाक करे।

13.5 इस संबंध में, बीपीसीएल से अनुरोध किया जाता है कि प्रत्येक वर्ष की प्रत्येक तिमाही के समाप्त होने के 15 दिन के अंदर वास्तविक भौतिक एवं वित्तीय कार्य-निष्पादन की रिपोर्ट उसी फार्मेट में प्रस्तुत करे, जिसमें प्रशुल्क प्रस्तावों के लिए लागत विवरण प्रस्तुत किए जाते हैं। लागू प्रशुल्क निर्धारण करने के लिए विश्वास किए गए अनुमानों से हुए अंतर के कारण भी रिपोर्ट के साथ लगाएँ। यदि दो लगातार तिमाही अवधि के वास्तविक और अनुमानों के बीच (+)/(-)का अंतर 20% देखा जाता है तो यह प्राधिकरण, बीपीसीएल को निर्धारित समीक्षा से कार्यक्रमबद्ध पूर्व अपना प्रस्ताव प्रस्तुत करने के लिए बुलाएगा। यदि बीपीसीएल इस प्राधिकरण द्वारा विनिर्दिष्ट की जाने वाली समयसीमा के भीतर प्रशुल्क प्रस्ताव प्रस्तुत करने में असफल रहती है तो यह प्राधिकरण, प्रशुल्क की समीक्षा करने के लिए अपनी ओर से कार्रवाई करेगा।

13.6 यदि रिकॉर्ड में कोई स्पष्ट अशुद्धि पाई जाती है, अथवा किसी अन्य औचित्यपूर्ण कारणों के लिए बीपीसीएल नियत प्रशुल्कों और निर्धारित सोपाधिकताओं की समीक्षा के लिए पर्याप्त औचित्य/विवेचना देते हुए इस प्राधिकरण को पारित आदेश के भारत के राजपत्र में अधिसूचिना की तारीख से 30 दिन के भीतर संपर्क करेगी।

टी. एस. बालसुब्रमनियन, सदस्य (वित्त)

[विज्ञापन-III/4/असा./460/16(143)]

अनुलग्नक-1

**भारत पेट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड**  
2013-14 से 2015-16 तक के वर्षों के लिए बीपीसीएल के कार्य निष्पादन का विश्लेषण

(रुपर लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	4 अगस्त, 2014 के प्रशुल्क आदेश में माने गए अनुमान			वास्तविक		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	यातायात (मीट्रिक टन में)	57,48,400	57,56,100	58,03,100	63,02,873	50,25,236	53,05,711
I	कुल परिचालन आय	3,757.54	4,576.72	5,430.22	4,318.24	4,225.57	5,054.74
II	परिचालन लागत (मूल्य छाप को छोड़कर)						
	(i) परिचालन एवं प्रत्येक श्रम	115.48	122.41	129.75	224.48	58.29	232.22
	(iii) उपस्कर चालन लागत	126.77	134.38	142.44	245.02	330.79	467.53
	(viii) बीमा	8.38	8.88	9.41	1.25	1.50	1.65
	(ix) अन्य व्यय	200.44	212.47	225.22	113.75	175.02	243.82

	योग (i से v)	451.07	478.14	506.82	584.50	565.60	945.22
III	मूल्यहास	1220.24	1305.12	1337.42	964.51	954.42	1,044.13
IV	ऊपरिव्यय						
	(i) प्रबंधन एवं प्रशासन संबंधी ऊपरिव्यय	233.60	247.62	262.48	270.78	215.32	243.54
	योग (i एवं ii)	233.60	247.62	262.48	270.78	215.32	243.54
V	कुल व्यय (II + III + IV)	1904.91	2030.88	2106.72	1819.79	1735.34	2232.89
VI	परिचालन अधिशेष (I) - (V)	1852.63	2545.84	3323.50	2498.45	2490.23	2821.85
VII	व्याज एवं कर से पूर्व अधिशेष	1852.63	2545.84	3323.50	2498.45	2490.23	2821.85
VIII	नियोजित पूँजी	15902.85	16599.79	15945.70	18,051.01	19,290.73	20,954.60
IX	नियोजित पूँजी पर प्रतिफल	2544.46	2655.97	2551.31	2,888.16	3,086.52	3,352.74
X	क्षमता उपयोग	104.52%	104.66%	105.51%	114.60%	91.37%	96.47%
XI	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई	2,544.46	2,655.97	2,551.31	2,888.16	3,086.52	3,352.74
XII	निवल अधिशेष /(कटौती) (VII) - (XI)	-691.83	-110.12	772.19	-389.71	-596.29	-530.89

अनुलग्नक - II (क)

भारत पैट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड

समेकित आय एवं लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			नवंबर, 2016 में प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अमान			हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	यातायात (भौटिक टन में)	63,02,873	50,25,236	53,05,711	57,06,800	57,44,500	57,75,800	57,06,800	57,44,500	57,75,800
I	कुल परिचालन आय									
	घाट शुल्क	3,738.59	3,664.79	4,319.47	4,677.36	4,704.39	4,727.60	4,677.36	4,704.39	4,727.60
	घाट शुल्क प्रबंधन एवं लोडिंग आर्म	312.55	308.72	365.31	403.46	406.22	408.10	403.46	406.22	408.10



X	क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई	2,888.16	3,086.52	3,352.74	3,264.26	3,362.88	3,372.21	3,264.26	3,362.88	3,372.21
XI	निवल घाटा (VI) - (X)	(389.69)	(596.30)	(530.87)	(224.77)	(400.42)	(472.94)	(279.53)	(454.57)	(527.08)
XII	परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XII/I)				-4.09%	-7.24%	-8.51%	-5.13%	-8.30%	-9.57%
XIII	परिचालन आय की प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा				-6.61%			-7.67%		

अनुलग्नक - II (ख)

## भारत पैट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

## घाटा शुल्क लागत विवरण

(रुपए लाखों में)

	हिस्सा									
	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	261.26	210.35	219.61	225.02	230.55	236.22	225.01	230.55	236.22
	अन्य	9.52	4.98	23.92	24.51	25.12	25.73	24.51	25.11	25.73
	योग	270.78	215.33	243.53	249.53	255.67	261.95	225.01	230.55	236.22
V	परिचालन अधिशेष/(घाटा) (I) - (II) - (III) - (IV)	2,408.06	2,502.01	2,915.99	3,192.73	3,159.24	3,136.10	3,217.53	3,184.67	3,162.14
VI	अधिशेष/घाटा	2,408.06	2,502.01	2,915.99	3,192.73	3,159.24	3,136.10	3,217.53	3,184.67	3,162.14
VII	गतिविधि के नियोजित पूँजी	15,615.94	15,774.14	15,884.51	15,252.35	15,552.52	15,461.21	15,252.35	15,552.52	15,461.21
VIII	नियोजित पूँजी पर रिटर्न	2,498.55	2,523.86	2,541.52	2,440.38	2,488.40	2,473.79	2,440.38	2,488.40	2,473.79
IX	क्षमता उपयोग	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%	88.86%
X	क्षमता उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई	2,498.55	2,523.86	2,541.52	2,440.38	2,488.40	2,473.79	2,440.38	2,488.40	2,473.79
XI	निवल अधिशेष/(घाटा) (VI) - (X)	(90.49)	(21.85)	374.47	752.35	670.84	662.31	777.15	696.26	688.34
XII	प्रचालन आय की प्रतिशतता रूप में निवल घाटा (XI/I)				16.09%	14.26%	14.01%	16.62%	14.80%	14.56%
XIII	प्रचालन आय के				14.78%			15.33%		

प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

अनुलग्नक - II (ग)

**भारत पैट्रोलियम कॉरपोरेशन लिमिटेड**  
**फार्म 5ख (ii) लादान आर्य, घाट शुल्क प्रबंधन के लिए लागत**

क्र. सं.	विवरण	वास्तविक			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान			हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
I	परिचालन आय	312.55	308.72	365.31	403.46	406.22	408.10	403.46	406.22	408.10
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय									
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	22.45	5.83	23.22	23.79	24.38	24.98	23.79	24.38	24.98
	उपकरण चालन लागत	122.51	165.40	233.77	239.52	245.41	251.45	239.52	245.41	251.45
	रायल्टी/ राजस्व हिस्सा	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	बीमा	0.25	0.30	0.33	0.34	0.35	0.35	0.34	0.35	0.35
	अन्य व्यय	22.75	35.00	48.76	49.96	51.19	52.45	49.96	51.19	52.45
	योग	167.96	206.53	306.08	313.61	321.33	329.23	313.61	321.32	329.23
III	मूल्यहास	56.96	59.25	80.58	130.22	142.55	152.42	130.22	142.55	152.42
IV	ऊपरिव्यय का आवंटित हिस्सा									
	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	सामान्य ऊपरिव्यय	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	योग									
V	परिचालन अधिशेष/( घाटा) (I)	87.63	42.94	(21.35)	(40.37)	(57.66)	(73.55)	(40.37)	(57.66)	(73.55)

	- (II) - (III) - (IV)								
VI	अधिशेष/ घाटा	87.63	42.94	(21.35)	(40.37)	(57.66)	(73.55)	(40.37)	(57.66)
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	904.45	1,306.16	1,883.18	1,912.59	2,030.04	2,085.62	1,912.59	2,030.04
VII I	आरओसीई -अनुमेय अधिकतम	144.71	208.99	301.31	306.01	324.81	333.70	306.01	324.81
IX	क्षमता उपयोग	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%
X	क्षमता के उपयोग के लिए समायोजि त की गड़ आरओसीई	144.71	208.99	301.31	306.01	324.81	333.70	306.01	324.81
XI	निवल अधिशेष/( घाटा) (VI) - (X)	(57.08)	(166.05)	(322.66)	(346.38)	(382.47)	(407.25)	(346.39)	(382.46)
XII	परिचालन आय के प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI/I )				-85.85%	-94.15%	-99.79%	-85.85%	-94.15%
XIII	प्रचालन आय के प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा				-93.27%			-93.27%	

अनुलग्नक - II (घ)

**भारत पैट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड**  
जल, बंकरिंग एवं अन्य के लिए लागत विवरण

क्र.सं.	विवरण	वास्तविक			प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर बीपीसीएल द्वारा दिए गए अनुमान			हमारे द्वारा मर्यादित किए गए प्रशुल्क के वर्तमान स्तर पर अनुमान		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
I	परिचालन आय	60.83	65.24	64.28	66.48	66.48	66.94	67.66	68.25	68.72
II	प्रत्यक्ष परिचालन व्यय									
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	11.22	2.91	11.90	11.90	12.19	12.49	12.19	12.49	12.80
	उपरकरण चालन लागत	49.00	66.16	93.51	95.81	98.16	100.58	95.81	98.17	100.58
	रायल्टी/राजस्व हिस्सा	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	बीमा	0.13	0.15	0.16	0.17	0.17	0.18	0.16	0.17	0.17
	अन्य व्यय	11.37	17.50	24.38	24.98	25.60	26.23	24.98	25.59	26.22
	योग	<b>71.72</b>	<b>86.72</b>	<b>129.95</b>	<b>132.86</b>	<b>136.12</b>	<b>139.48</b>	<b>133.15</b>	<b>136.42</b>	<b>139.78</b>
III	मूल्यहास	8.76	9.12	12.40	20.03	21.93	23.45	20.03	21.93	23.45
IV	ऊपरिव्यय का आवंटित हिस्सा									
	प्रबंधन एवं प्रशासन उपरिव्यय	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	सामान्य ऊपरिव्यय	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	योग	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V	परिचालन अधिशेष (/घाटा) (I) – (II) – (III) – (IV)	(19.65)	(30.60)	(78.07)	(86.41)	(91.57)	(95.99)	(85.52)	(90.11)	(94.51)
VI	अधिशेष /घाटा	(19.65)	(30.60)	(78.07)	(86.41)	(91.57)	(95.99)	(85.52)	(90.11)	(94.51)
VII	गतिविधि के लिए नियोजित पूँजी	139.15	200.95	289.72	294.24	312.31	320.86	294.24	312.31	320.86
VIII	आरओसीई- अनुमेय अधिकतम	22.26	32.15	46.36	47.08	49.97	51.34	47.08	49.97	51.34

IX	क्षमता उपयोग	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%	88.86%
X	क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गड़ आरओसीई	22.26	32.15	46.36	47.08	49.97	51.34	47.08	49.97	51.34
XI	निवल अधिशेष /(घाटा) (VI) - (X)	(41.91)	(62.75)	(124.43)	(133.49)	(141.54)	(147.33)	(132.60)	(140.07)	(145.85)
XII	परिचालन आय के प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा ( XI/I )				200.79%	212.91%	220.09%	195.98%	205.25%	212.23%
XIII	प्रचालन आय के प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा				-211.26%			-204.49%		

अनुलग्नक - II (इ)

## भारत पैट्रोलियम कॉर्पोरेशन लिमिटेड

फार्म 5 ख (i) पाइप लाइन, कंप्रैसर, वेपोराइजर, पिगिंग के लिए लागत विवरण

	पर्यालन एवं प्रशासन	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	सामान्य ऊपरिव्यय	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	योग	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V	परिचालन अधिशेष/घाटा (I)- (II)- (III) - (IV)	22.43	(24.13)	5.30	(26.46)	(47.55)	(67.29)	(82.40)	(103.48)	(123.22)	
VI	अधिशेष/घाटा	22.43	(24.13)	5.30	(26.46)	(47.55)	(67.29)	(82.40)	(103.48)	(123.22)	
VII	गतिविधि के नियोजित पूँजी	1,391.47	2,009.48	2,897.19	2,942.45	3,123.13	3,208.65	2,942.45	3,123.13	3,208.65	
VIII	आरओसीई-अनुमेय अधिकतम	222.64	321.52	463.55	470.79	499.70	513.38	470.79	499.70	513.38	
IX	क्षमता उपयोग	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%	88.86%	
X	क्षमता के उपयोग के लिए समायोजित की गई आरओसीई	222.64	321.52	463.55	470.79	499.70	513.38	470.79	499.70	513.38	
XI	निवल अधिशेष/(घाटा) (VI)- (X)	(200.21)	(345.65)	(458.25)	(497.25)	(547.25)	(580.67)	(553.19)	(603.18)	(636.60)	
XII	परिचालन आय के प्रतिशतता के रूप में निवल घाटा (XI/I)				-140.21%	-153.30%	-162.67%	-185.21%	-200.38%	-211.48%	
XIII	प्रचालन आय के प्रतिशतता के रूप में औसत घाटा				-152.06%			-199.02%			

## अनुलग्नक - III

**बीपीसीएल पर एलपीजी की हैंडलिंग के लिए घाट भाड़े की दर का ज्ञात करने के लिए गणना**

(रुपए लाखों में)

	विवरण	2016-17	2017-18	2018-19	औसत
<b>क</b>	<b>यातायात (मीट्रिक टन में)</b>	<b>650000</b>	<b>960000</b>	<b>1080000</b>	<b>896666.7</b>
<b>ख</b>	<b>परिचालन व्यय</b>				
	परिचालन एवं प्रत्यक्ष श्रम	11.12	11.39	11.67	11.39
	उपस्कर चालन लागत	23.35	23.93	24.51	23.93
	बीमा	0.08	0.08	0.09	0.08
	अन्य व्यय	11.67	11.96	12.25	11.96
	मूल्यहास	303.49	303.49	303.49	303.49
	प्रबंधन एवं प्रशासन संबंधी ऊपरिव्यय	10.51	10.77	11.04	10.77
	सामान्य ऊपरिव्यय	1.15	1.18	1.20	1.18
	<b>योग</b>	<b>361.37</b>	<b>362.79</b>	<b>364.25</b>	<b>362.81</b>
<b>ग</b>	<b>नियोजित पूंजी</b>	<b>7459.92</b>	<b>7156.43</b>	<b>6852.95</b>	<b>7156.43</b>
<b>घ</b>	<b>नियोजित पूंजी पर रिटर्न @ 16%</b>	<b>1193.59</b>	<b>1145.03</b>	<b>1096.47</b>	<b>1145.03</b>
<b>ड</b>	<b>कुल अपेक्षित राजस्व (बी+डी )</b>	<b>1554.96</b>	<b>1507.82</b>	<b>1460.72</b>	<b>1507.83</b>
<b>च</b>	<b>एलपीजी की प्रति टन दर रूपये में ( ई/क )</b>	<b>239.22</b>	<b>157.06</b>	<b>135.25</b>	<b>168.16</b>

## अनुलग्नक- IV

**बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गो जेटी**

**जेएन पत्तन, षेवा, नवी मुंबई**

**अध्याय-I**

**परिभाषाएं**

इन दरमानों में, जब तक संदर्भ में अन्यथा वांछित न हो, निम्नलिखित परिभाषाएं लागू होगीं।

- (i) “तटीय पोत” का अर्थ है कोई जलयान जो भारत में किसी पत्तन या स्थान से भारत में किसी अन्य पत्तन या स्थान के बीच व्यापार में अनन्य रूप से नियोजित है तथा जिसके पास सक्षम प्राधिकारी द्वारा जारी वैध तटीय लाइसेंस है।
- (ii) “विदेशगामी पोत” का अर्थ है तटीय पोत के अलावा कोई अन्य पोत।

- (iii) “जोखिमपूर्ण रसायनों” का अर्थ है और इसमें पर्यावरण (संरक्षण) अधिनियम, 1986 और के अंतर्गत बनाये गए निर्माण, भंडारण और जोखिमपूर्ण रसायन, नियम 1989 की अनुसूची I, अनुसूची II और अनुसूची III में समय-समय पर यथाप्रवर्तित संदर्भित रसायन शामिल हैं।
- (iv) “समुद्री लदान आर्म” से तात्पर्य जिसमें पैट्रोलियम उत्पादों के लिए प्रयुक्त पोत से तरल कार्गों की लदाई/निकासी है।
- (v) “वाष्पित्र” से तात्पर्य श्रेणीवद्व जोखिमपूर्ण रसायनों के कार्गों प्रचालन के पूर्ण होने के बाद गोदी लाइनों को साफ करने के प्रयोगार्थ जिस तरल नाईट्रोजन को वाष्पित्र किया जाता है।
- (vi) “घाट प्रबंधन” से तात्पर्य बीपीसीएल-आईओसीएल द्वारा जेटी में जलयान के कार्गों प्रचालन के दौरान तरल कार्गों जेटी द्वारा प्रदत्त विभिन्न सेवाएं हैं।
- (vii) “कम्प्रेषन” से तात्पर्य ऐसे उपकरण हैं जिनसे जेटी में पोत के कार्गों प्रचालन के पूर्ण होने के बाद गोदी लाइनों को साफ करने के प्रयोगार्थ आपूर्ति की गई कम्प्रैस्ड वायु है।
- (viii) “पिगिंग” से तात्पर्य कम्प्रैस्ड वायु/नाईट्रोजन/जल का प्रयोग करते हुए कार्गों प्रचालन से पूर्व/बाद में गोदी लाइनों को साफ करना/खाली करना है।

## 1.2. सामान्य निबंधन और शर्तें

- (i) पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए पोत के वर्गीकरण की प्रणाली:
- (क) सामान्य व्यापारिक लाइसेंस धारी भारतीय ध्वज का विदेशगामी पोत सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित कर सकते हैं। ऐसे पोत जी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर भारतीय पत्तन के अपने प्रथम पर तटीय गमन के लिए परिवर्तित हो सकते हैं, उन्हें तब तक किसी अन्य सीमा परिवर्तन आदेश की आवश्यकता नहीं है जब तक वे भारतीय तट पर गमन करते हैं।
- (ख) विदेशी ध्वज का विदेशगामी पोत महानिदेशक, पोत परिवहन से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय गमन में परिवर्तित हो सकता है।
- (ii) रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधी प्रभारों (वीआरसी) की उगाही के लिए मानदंडः
- (क) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, लदान पत्तन द्वारा तटीय दरें पोत के तटीय सामानों का लदान शुरू किए जाने के समय से प्रभार्य होंगी।
- (ख) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दरें केवल अंतिम भारतीय पत्तन पर पोत द्वारा तटीय कार्गों उत्तराई प्रचालनों को पूरा किए जाने तक प्रभार्य होंगी, उसके तत्काल पश्चात् विदेशगामी दरें उत्तराई पत्तनों द्वारा प्रभार्य होंगी।
- (ग) नौवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस धारक विनियुक्त भारतीय तटीय पोतों के लिये तटीय दरों की पात्रता के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं होंगे।
- (iii) रियायती तटीय दर पर पोत संबंधी प्रभारों (सीआरसी) की उगाही के लिए मानदंडः
- (क) “विश्वभर और तटीय परिचालन” के लिये भारतीय सामान्य व्यवहारिक लाइसेंस धारक विदेशगामी भारतीय पोत को प्रहस्तन प्रभारों (एचसी) के संदर्भ में लागू तटीय दरें प्रभारित होंगी अर्थात् निम्नलिखित परिदृश्य में घाटशुल्क सहित जनयान से तट तक स्थानांतरण और क्वे से/को भंडार यार्ड से/को अंतरण।

i. तटीय गमन के लिए परिवर्तित और किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

ii. तटीय गमन के लिए परिवर्तित नहीं\* परंतु किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोना।

\* केंद्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क बोर्ड का 25 फरवरी, 2002 का परिपत्र संख्या 15/2002-सीयूएस भारतीय ध्वज के विदेशगामी पोत को बिना किसी सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान ढोने की अनुमति देता है।

(ख) पोत परिवहन महानिदेशक से विशिष्ट अवधि लाइसेंस और सीमा शुल्क परिवर्तन आदेश के आधार पर विदेशी ध्वज के पोत के तटीय गमन के लिए परिवर्तन के मामले में ऐसे पोत द्वारा किसी भारतीय पत्तन से किसी अन्य भारतीय पत्तन को तटीय सामान/कंटेनर ढोने पर तटीय सामान/कंटेनर के लिए लागू तटीय दरें उगाही जायेंगी।

(ii) (क) भारतीय पताका का विदेशगामी पोत जिसके पास सामान्य व्यापारिक लाइसेंस है, जिसे सीमा-शुल्क संपरिवर्तन आदेश के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।

(ख) विदेशी पताका का विदेशगामी पोत जिसे पोत परिवहन महानिदेशक द्वारा जारी तटीय यात्रा लाइसेंस के आधार पर तटीय प्रचालन के लिए परिवर्तित किया जा सकता है।

(ग) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर लोड पोर्ट द्वारा उस समय से प्रभारयोग्य होगी जब पोत तटीय सामान की लोडिंग आरंभ करता है।

(घ) ऐसे परिवर्तन के मामलों में, तटीय दर केवल उस समय प्रभारयोग्य होगी जब तक पोत तटीय कार्गो निर्मुक्ति प्रचालनों को पूरा करता है; उसके तत्काल पश्चात् विदेश जाने वाली दरें निर्मुक्ति पत्तनों द्वारा प्रभारयोग्य होंगी।

(ङ.) पोत परिवहन महानिदेशक से तटीय लाइसेंस रखने वाले समर्पित भारतीय तटीय पोत के लिए, तटीय दरों के लिए कोई अन्य दस्तावेज अपेक्षित नहीं है।

(iii) (क) डॉलर शासित सभी प्रशुल्क भारतीय रूपए में अमरीकी मुद्रा को इसके समकक्ष भारतीय रूपए में परिवर्तन के बाद, भारतीय रिजर्व बैंक, भारतीय स्टेट बैंक अथवा इसके सहयोगी अथवा समय-समय पर यथा-अधिसूचित किसी अन्य सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम बैंक द्वारा अधिसूचित बाजार-क्रय भाव पर वसूल किए जाएंगे।

(ख) पोत के पत्तन सीमा में प्रवेश की तारीख को ऐसे परिवर्तन का दिन माना जाएगा।

(ग) पत्तन में तीस दिनों से अधिक रहने वाले जलयानों के मामले में पोत के आगमन की तारीख से तीस दिनों में एक बार विनिमय दल की नियमित समीक्षा की जाएगी। ऐसे मामलों में बिल बनाने के आधार में समीक्षा के समय उचित विनिमय दर के संदर्भ में प्रत्याशित परिवर्तन हो सकता है।

(iv) देयों की गणना के प्रयोजन हेतु वजन द्वारा इकाई 1 टन अथवा 1,000 किलोग्राम होगी, परिमाण द्वारा 1 क्यूबिक मीटर होगी और थोक में तरल पदार्थों हेतु समता मापन द्वारा इकाई 1,000 लीटर होगी।

(v) (क) समस्त तटीय जलयानों के लिए जलयान संबंधी प्रभार अन्य जलयानों के लिए तदनुरूपी प्रभारों से 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

(ख) पीओएल के अलावा, कच्चे तेल सहित सभी तटीय जलयानों हेतु कार्गो संबंधी प्रभार, सामान्य कार्गो प्रभारों के 60 प्रतिशत से अधिक नहीं होने चाहिए।

- (ग) कार्गों संबंधी प्रभारों के मामलों में, रिआयती दरें पोत-टेक स्थानांतरण और गोदी सहित भंडारण क्षेत्र में धाट में/से स्थानांतरण हेतु संगत सभी प्रहस्त प्रभारों पर लगाई जानी चाहिए।
- (घ) इस रिआयत के प्रयोजन के लिए, विदेशी पत्तन से कार्गों जो किसी भारतीय पत्तन 'क' से भारतीय पत्तन 'ख' पश्चातवर्ती वाहनान्तरण के लिए पहुंचता है, भी अर्हक होगा, जहां तक इसकी तटीय यात्रा के लिए प्रभार प्रासंगिक हैं। दूसरे शब्दों में, तटीय यात्रा संचालित करने के लिए अनुमति प्राप्त पोतों द्वारा भारतीय पत्तनों से/के लिए ले जाए/लाए जाने वाले कार्गों/कंटेनर भी रिआयत के लिए अर्हक होंगे।
- (ङ.) तटीय कंटेनरों/जलयानों के लिए प्रभार भारतीय रूपए में मूल्यवर्गित और संग्रहित किया जाता है।
- (vi) विलंबित भुगतानों/रिफंडों पर ब्याज:
- (क) प्रयोक्ता दरों के इस मापक्रम के अंतर्गत विलंबित भुगतानों के लिए दांडिक ब्याज का भुगतान करेगा। इसी प्रकार बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी विलंबित वापसियों पर दांडिक ब्याज का भुगतान करेगी।
  - (ख) दांडिक ब्याज की दर 16.75 प्रतिशत होगी। दांडिक ब्याज दर बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी और पत्तन प्रयोक्ताओं, दोनों पर समान रूप से लागू होगी।
  - (ग) धनराशि की वापसी पर विलंब की गणना केवल सेवाओं के पूर्ण होने की तारीख से 20 दिन पश्चात अथवा प्रयोक्ताओं से अपेक्षित सभी दस्तावेजों के प्रस्तुत किए जाने, जो भी बाद में हो, से की जाएंगी।
  - (घ) प्रयोक्ताओं द्वारा भुगतानों में विलंब की गणना केवल बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी द्वारा विल प्रस्तुत किए जाने की तारीख से 10 दिन के पश्चात् की जाएंगी। तथापि, यह प्रावधान ऐसे मामलों में लागू नहीं होगा जहां भुगतान सेवाएं बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की संपत्तियों का प्रयोग करने से पूर्व किया जाना है, जैसाकि महापत्तन न्यास अधिनियम में निर्धारित किया गया है और/अथवा जहां इन दरों के मापक्रम में एक शर्त के रूप में प्रभारों का भुगतान अग्रिम में किया जाना विनिर्दिष्ट है।
- (vii) आकलित किए गए सभी प्रभार प्रत्येक बिल के सकल योग पर आगामी उच्चतर रूपए तक पूर्णांकित किए जाएंगे।
- (viii) किसी भी वयैक्तिक मद की सकल भार अथवा परिमाण अथवा क्षमता द्वारा मापन की गणना करने में 0.5 तक के अंश को 0.5 इकाई लिया जाएगा और 0.5 अंश और इससे अधिक को एक इकाई माना जाएगा, जब तक कि अन्यथा निर्दिष्ट न हो।
- (ix) प्रयोक्ताओं को बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की ओर से एक युक्तिसंगत स्तर के बाहर किए गए विलंब के लिए प्रभारों का भुगतान करना अपेक्षित नहीं होगा।
- (x) बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की धाट आधारित सुविधाओं की अनुपलब्धता अथवा खराबी अथवा बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी पर आरोप्य अन्य कारणों से जलयान खड़ा रहता है तो पोत के खड़े रहने की अवधि के दौरान जेएनपीटी का उपार्जित देय वर्थ किराया प्रभारों के समकक्ष रियायत की बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी द्वारा अनुमति दी जाएगी।
- (xi) (क) जहां अधिसूचित मानदरों में सेवा/कार्गों हेतु निर्दिष्ट प्रशुल्क उपलब्ध नहीं है, बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी उचित प्रस्ताव टैम्प को प्रस्तुत कर सकती है।

- (ख) प्रस्ताव की प्रस्तुति के समय, दरों के अंतिम रूप से अधिसूचित किए जाने तक तदर्थ आधार पर प्रस्तावित दर लगाई जा सकती है।
- (ग) अंतरिम अवधि में प्रचालित की जाने वाली तदर्थ दर तुलनीय सेवाओं कार्गों हेतु अधिसूचित विद्यमान प्रशुल्क के आधार पर निकाली जानी चाहिए और बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी तथा संबंधित प्रयोक्ताओं के परस्पर सहमत होनी चाहिए।
- (घ) टैम्प द्वारा निर्धारित अंतिम दरें सामान्यतः भावी प्रभाव से लागू होगीं। तदर्थ रूप में अपनाई गई अंतरिम दर इसी प्रकार मान्य होगी जब तक कि इसे अधिक न पाया गयो हो जिसमें बाद में कुछ निग्रह की आवश्यकता हो।

## अध्याय-II

### गोदी प्रभार

क्र.सं.	प्रशुल्क श्रेणी	विदेशी दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)	तटीय दर प्रति मीट्रिक टन (रुपए में)
<b>2.1. पैट्रोलियम उत्पाद:</b>			
(1)	एसकेओ, एलडीओ	50.34	50.34
(2)	एचएसडी, एफओ, बेस ऑयल, सीबीएफएस, एएचई	77.79	77.79
(3)	नाफ्था, एमएस	123.55	123.55
(4)	एएसएफ	155.59	155.59
(5)	कच्चा तेल	68.65	68.65
(6)	एलपीजी	168.16	168.16
<b>2.2. रसायन:</b>			
(1)	एमईजी, स्ट्राईन, बुटिलएक्रिलेट, कच्चा ग्लाईकोल, लैब, जाईलिन	155.59	93.35
(2)	अग्नित रसायन	192.21	115.33
<b>2.3. अन्य तरल कार्गो</b>			
(1)	खाद्य तेल	82.38	49.43
(2)	अम्ल	155.59	93.35
(3)	शीरा	64.06	38.44

### टिप्पणी:

- (क) बीपीसीएल- आईओसीएल तरल कार्गों जेटी केवल गोदी सुविधाएं प्रदान करेगी। पाईपलाईनों के जरिए पंपिंग इन/आउट की व्यवस्था आयातक/निर्यातक जेएनपीटी में पंजीकृत टैंक फार्म प्रचालकों द्वारा की जाएगी।
- (ख) तरल बल्क कार्गों का प्रहस्तन प्रायः पाईपलाईनों के जरिए ही अनुमत किया जाएगा।
- (ग) कार्गों का निर्धारण प्रवेश बिल में उल्लिखित कार्गों/आयात कार्गों के मामले में तटीय लदान बिल और निर्यात कार्गों के मामले में नौवहन बिल, अनुसूची के अंतर्गत शामिल मद विवरण जो भी अधिकतम अनुकूल हो, के आधार पर किया जाएगा।
- (घ) गोदी अनुसूची में अविनिर्दिष्ट श्रेणी के अंतर्गत किसी कार्गों को वर्गीकृत करने से पूर्व संगत सीमा-शुल्क वर्गीकरण को यह जानने के लिए संदर्भित किया जाएगा कि क्या कार्गों को अनुसूचियों में उल्लिखित निर्दिष्ट श्रेणियों में से किसी के अंतर्गत वर्गीकृत किया जा सकता है।
- (ङ.) गोदी देयों का संग्रहण जलयान के टनेज/परिमापन अथवा प्रवेश बिल में उल्लिखित कार्गों/आयात कार्गों के मामले में तटीय लदान बिल और निर्यात कार्गों के मामले में नौवहन बिल/तटीय बिल के आधार पर अनुसूची में निर्दिष्ट दरों पर किया जाएगा।

- (च) सकल टनेज/परिमापन को संगत दस्तावेज में यथा निर्दिष्ट सहित केंद्रीय उत्पाद-शुल्क द्वारा हस्ताक्षरित आउट-टर्न रिपोर्ट/इनटेक प्रमाणपत्र/जलयान के सर्वेक्षक द्वारा जारी यूलेज प्रमाणपत्र/इन विवरणों के न होने पर बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी प्रशासन द्वारा वास्तविक परीक्षण जांच से निकली टनेज/परिमापन को सकल टनेज/परिमापन माना जाएगा।
- (छ) आयात अथवा निर्यात अनुप्रयोग अथवा सामान्य आयात मालसूची अथवा सुपुर्दगी आदेश में संशोधन हेतु अनुरोध के साथ केंद्रीय उत्पाद-शुल्क/सीमा-शुल्क द्वारा हस्ताक्षरित प्रमाणपत्र लगाया जाएगा।

### अध्याय-III विविध प्रभार

क्र. सं.	विवरण	इकाई	विदेशी दर	तटीय दर
3.1.	गोदी प्रबंधन प्रभार – लदान आर्म/मध्यवर्ती पाईपलाईनों के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	` 9.78	` 5.86
3.2.	लदान आर्म प्रभार- जेटी में पैट्रोलियम कार्गों के प्रहस्तन के समय लदान आर्म के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	` 10.86	` 6.50
3.3.	पाईपलाईन प्रभार - बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की देश पार पाईपलाईन के प्रयोगार्थ	प्रति मी.ट.	` 59.66	` 35.80
3.4.	कंप्रेशन प्रभार – पाईपलाईन ब्लोइंग/पिपिंग प्रचालन हेतु बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी के कंप्रेशन के प्रयोगार्थ	प्रति घंटा	` 5966.66	` 3580.00
3.5.	कठोर पिपिंग प्रभार - यदि बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की पाईपलाईन प्रयुक्त की जाती है तो पिपिंग	प्रतिप्रचालन	` 42959.95	` 25775.98
3.6.	फोम पिपिंग प्रभार - यदि बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी की पाईपलाईन प्रयुक्त की जाती है तो पिपिंग प्रचालन हेतु फोम पिपिंग के प्रयोगार्थ	प्रतिप्रचालन	` 28639.98	` 17183.99
3.7.	तरल नाइट्रोजन प्रभार – यदि श्रेणी 'क' उत्पाद का आयात/निर्यात किया जाता है तो पिपिंग प्रचालन हेतु नाईट्रोजन के क्रय हेतु	प्रति मी.ट.	` 47733.29	` 28639.98
3.8.	बीपीसी वाष्पित प्रभार - बीपीसीएल-आईओसीएल तरल कार्गों जेटी के नाइट्रोजन वाष्पित के प्रयोगार्थ	प्रतिप्रचालन	` 17899.98	` 10740.00
3.9.	बंकरिंग प्रभार- जेटी पर बंकर ईंधन के प्रहस्तन हेतु	प्रति मी.ट.	` 50.77	` 28.57
3.10.	जल प्रभार – जलयानों में ताजे पानी की आपूर्ति हेतु	प्रति मी.ट.	\$ 5.705	` 138.31
3.11.	जलयान के अधिक समय तक रुकने के प्रभार – प्रचालन पूर्ण होने के 2 घंटों के बाद प्रयोक्ता की गलती के कारण	प्रति घंटा	` 47619.00	` 28571.40

- - - - -

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

#### NOTIFICATION

Mumbai, the 20th February, 2017

**No. TAMP/46/2016- BPCL.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) for general revision of its Scale of Rates, as in the Order appended hereto.

### TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

**Case No. TAMP/46/2016-BPCL**

Bharat Petroleum Corporation Limited

- - - - -

Applicant

#### QUORUM

- (i) Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii) Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

## ORDER

(Passed on this 08th day of February 2017)

This case relates to a proposal received from Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) for general revision of its Scale of rates.

2.1. The existing Scale of Rates (SOR) of BPCL was last approved vide Order No. TAMP/68/2012-BPCL dated 4 August 2014. This Order was notified in the Gazette of India on 19 August 2014. The Order prescribed the validity of the SOR till 31 March 2016.

2.2. The BPCL, vide its letter dated 9 March 2016, had, interalia, stated that it is in the process of formulating a proposal for review of its rates with effect from 01 April 2016 and had, therefore, made a request to extend the validity of the existing rates, to enable them to charge the same rates for the customers. Based on the request made by the BPCL, this Authority vide its Order dated 30 March 2016 had extended the validity of the existing SOR of BPCL from the date of its expiry till 30 June 2016. This Order has been notified in the Gazette of India dated 25 April 2016 vide Gazette No. 152.

2.3. Subsequently, the BPCL vide its letter dated 16 June 2016 had stated that, they are still in the process of formulating their proposal and that they would be submitting their proposal by 15 July 2016. Simultaneously, the BPCL had also requested for extension of rates till 31 August 2016. Though the BPCL had sought extension of validity of its SOR upto 31 August 2016, this Authority, considering the consultation procedure involved, felt it appropriate to extend the validity upto 30 September 2016, in line with the extension granted in other cases, where the validity had expired on 30 June 2016. The BPCL was advised to file its proposal positively by 15 July 2016, as agreed by it.

3.1 In this backdrop, the BPCL has filed its general revision proposal vide its letter no Ref No. BPCL/JNP/OPS. dated 29 July 2016. The main points as seen from the proposal filed by the BPCL are summarized below:

- (i) The proposal is for a period of three years viz., 2016-17 to 2018-19.
- (ii) The proposal is based on the actuals for the years 2013-14 to 2015-16 and estimates for the years 2016-17 to 2018-19.
- (iii) (a) The total non-LPG traffic figures (actuals and estimated) for the years 2013-14 to 2018-19 are given below:

Year	Traffic (in MTs)	Actuals/Estimates
2013-14	6302873	Actuals
2014-15	5025236	
2015-16	5305711	
2016-17	5706800	Estimates
2017-18	5744500	
2018-19	5775800	

- (b) The total LPG traffic figures (actuals and estimated) for the years 2013-14 to 2018-19 are given below:

Year	Traffic (in MTs)	Actuals/Estimates
2013-14	333646.10	Actuals
2014-15	752972.90	
2015-16	675232.12	
2016-17	650000	Estimates
2017-18	960000	
2018-19	1080000	

(iv) The BPCL has proposed following capital additions to be made during the FY 16-17 to FY 18-19 to achieve ease of operations and increase in expected traffic, as given below:

(a) FY 16-17

Sr. No.	Nature of investment	Cost of investment (₹ in Lakh)	Purpose of additional investment
1.	Provision of 75 Kg DCP Fire Extinguisher at Jetty	2.50	Safety of Jetty
2.	JNPT-Extension of Existing structure PL Manifold	50	Facility to Handle product
3.	Replacement of SC1400 Fender at Jetty	42	Replacement of existing facility
4.	Provision of additional cameras at JNPT Jetty	15	Safety of Jetty
5.	Provision of one Number Fire Water Pump at Jetty	272	Augmentation of ff System as per OISD
6.	Provision of stripper vacuum operated pump	10	Safety of Jetty
7.	Provision of 6000 LPM Tower monitor and Jumbo	90	Augmentation of ff System as per OISD
8.	Close loop of Fire water line in Jetty	60	Augmentation of ff System as per OISD
9.	Revamping of Control Panel	150	Safety of measures
	<b>TOTAL</b>	<b>691.50</b>	

(b) FY 17-18

Sr. No.	Nature of investment	Cost of investment (₹ in Lakh)	Purpose of additional investment
1.	Strengthening of Jetty structure	900	Strengthening of Jetty structure
2.	Replacement of existing black oil line at Jetty	250	Replacement of existing facility
3.	Replacement of existing fenders at Jetty	200	Replacement of existing facility for protection of Jetty structure & Vessel.
4.	Provision of GI platforms at LB01 & LB02	100	Platforms have to be provided both on sea and shore side of the Jetty as per recommendation by the loading arm manufacturer to facilitate maintenance of loading arm as and when they are to be dismantled and attended
5.	Provision of Hydralic operated Shore Gangway of length 20ft * 2ft suitable to connect ships/vessel along side gangway to jetty, at LB01 & LB02	100	Operational & safety requirement of Jetty.
6.	Revamping of Control Panel	200	Safety Measures
7.	Provision of stripper operated pump	40	Safety of Jetty

8.	Replacement and repairs of Oil pipelines	150	-
	<b>TOTAL</b>	<b>1940</b>	

(c) FY 18-19

Sr. No.	Nature of investment	Cost of investment (₹ in Lakh)	Purpose of additional investment
1.	Provision of Nitrogen Plant at Jetty	240	Safety of Jetty dockline
2.	Strengthening of Jetty Structure	600	Strengthening of Jetty Structure
3.	Replacement of OWS System at Jetty	200	Replacement of existing facility
4.	Replacement of Bunkering Line at Jetty	250	Replacement of existing facility
5.	Provision of Spray System	40	Safety of Jetty
6.	Provision of Fire Water Pump at Jetty	110	Augmentation of System
	<b>TOTAL</b>	<b>1440</b>	

(v) The financial implications at the existing level of tariff for Non LPG cargo for FY 2016-17 to 2018-19 as given by BPCL are as follows:

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	Actuals			Estimates at existing level of tariff		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19
i.	Traffic (in MTs)	6302873	5025236	5305711	5706800	5744500	5775800
ii.	Operating income	4318.24	4225.56	5054.74	5501.93	5534.06	5559.62
iii.	Operating Cost excluding Depreciation	584.50	565.50	945.22	1010.22	1080.59	1156.83
iv.	Depreciation	964.51	954.42	1,044.13	1,244.46	1,323.63	1,381.67
v.	Overheads	270.78	215.32	243.54	252.84	262.50	272.53
vi.	Operating Surplus /(Deficit)	2498.46	2490.21	2821.85	2994.41	2867.34	2748.59
vii.	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	-	-	-	-	-	-
viii.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-
ix.	FMI less FME	-	-	-	-	-	-
x.	Surplus before Interest and Tax	2498.46	2490.21	2821.85	2994.41	2867.34	2748.59
xi.	Capital Employed	18051.01	19290.72	20954.60	20401.64	21018.01	21076.34

xii.	ROCE – Maximum permissible @ 16%	2888.16	3086.52	3352.74	3264.26	3362.88	3372.21
xiii.	Net surplus/deficit after return	(389.71)	(596.30)	(530.89)	(269.85)	(495.54)	(623.62)
xiv.	Net deficit as a percentage of operating income	-9.02%	-14.11%	-10.50%	-4.90%	-8.95%	-11.22%

(vi) The financial implications at the existing level of tariff and proposed level of tariff for LPG cargo for FY 2016-17 to 2018-19 as given by BPCL are as follows:

(₹ in lakhs)

		Actuals			Estimates at existing level of tariff			Estimates at Proposed level of tariff		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
i.	Traffic (in MTs)	333646.10	752973	675232.12	650000	960000	1080000	650000	960000	1080000
ii.	Operating income	-	-	-	-	-	-	1094.20	1616.05	1818.06
iii.	Operating Cost excluding Depreciation	14.15	27.30	45.11	46.84	48.63	50.48	46.84	48.63	50.48
iv.	Depreciation	300.91	301.56	301.60	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49
v.	Overheads	1.02	9.87	11.38	11.82	12.27	12.74	11.82	12.27	12.74
vi.	Operating Surplus /(Deficit)	-316.07	-338.73	-358.09	-362.14	-364.38	-366.71	732.06	1251.67	1451.35
vii.	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
viii.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
ix.	FMI less FME	-	-	-	-	-	-	-	-	-
x.	Surplus before Interest and Tax	-316.07	-338.73	-358.09	-362.14	-364.38	-366.71	732.06	1251.67	1451.35
xi.	Capital Employed	8312.52	8011.41	7763.41	7459.92	7156.43	6852.95	7459.92	7156.43	6852.95
xii.	ROCE – Maximum permissible @ 16%	1330.00	1281.82	1242.15	1193.59	1145.03	1096.47	1193.59	1145.03	1096.47
xiii.	Net surplus/deficit after return	-1646.08	-1620.55	-1600.24	-1555.73	-1509.41	-1463.18	(461.52)	106.64	354.88
xiv.	Net deficit as a percentage of operating income	N.A	N.A	N.A	N.A	N.A	N.A	-42.18%	6.60%	19.52%

(vii) Accordingly, the BPCL has sought all across the board increase of 8.36% in its existing rates.

3.2. The BPCL has submitted the Certified Income and Expenditure statement and Capital Employed Statement for the BPCL Jetty for the years 2013-14 to 2015-16 at JNPT. The BPCL has also furnished the proposed draft SOR vide its letter dated 2 August 2016.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy each of the BPCL letters dated 29 July 2016 and 02 August 2016 was forwarded to the Licensor port, Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT) and concerned users/user organisations, including the additional users as suggested by BPCL for their comments. Some of the users/user organisations have furnished their comments. These comments were forwarded to the BPCL for its feedback comments. The BPCL has furnished its comments on the comments of the users.

5.1. A joint hearing on the case in reference was held on 10 October 2016. At the joint hearing, the BPCL made a Power Point presentation of the proposal. The BPCL, JNPT and the concerned users/organization bodies have made their submissions at the joint hearing.

5.2. As decided at the joint hearing, the users were requested to furnish their comments. Accordingly, some of the users have furnished their comments. These comments were forwarded to BPCL for feedback comments. The BPCL has furnished its comments on the submissions made by the users.

5.3. The Oil and Natural Gas Corporation Limited (ONGC) has also furnished its comments. These comments was also forwarded to BPCL for feedback comments. The BPCL has, however, not responded on the comments of ONGC.

6. Based on a preliminary scrutiny of the proposal, additional information/clarification were sought from BPCL vide our letter dated 30 September 2016. The BPCL has responded vide its letters dated 27 October 2016, 28 November 2016, 5 December 2016 and 8 December 2016. While furnishing the information/clarification, the BPCL has revised its proposal. The information/clarification sought by us and the response of BPCL thereon are tabulated below:

Sl. No.	Information sought by us	Reply of BPCL
I.	<b>NON LPG</b>	
A.	<b><u>General:</u></b>	
(i)	In respect of Sl. No. 3 of Form -1, BPCL has stated that its pricing strategy is cost based. BPCL to bring out the impact of the anticipated improvement in the productivity and on the unit price, on account of the proposed revision in tariff.	BPCL pricing strategy is cost based. There may not be a tangible shift in productivity immediately but the hike in tariff would provide sufficient surplus to sustain, maintain and improve the level of services which are being provided and this would inevitably improve productivity, safety and other environmental measures which would surely improve productivity in the long run.
(ii)	The tariff guidelines of 2005 stipulate that tariff should be linked to benchmark of the levels of productivity. The BPCL at Sl. No. 6 of its Form – 1 has furnished the details relating to the current performance, which is nothing but capacity utilization. It has, however, not furnished the details about the targeted objectives for productivity enhancement measures. The BPCL to furnish the requisite details at the earliest. Such benchmark in the level of productivity to be included in the Scale of Rates as a conditionality governing the respective tariff items.	<p>The following should be noted:</p> <p>(a) BPCL jetty is used by private tank farm operators.</p> <p>(b) Loading Arms are used for petroleum products including crude oil, ammonia and a few other chemicals.</p> <p>(c) BPCL Pipeline users are less than 10 % of POL users (Mostly RIL and IOC) All the other users have their own pipeline extending to the water front at berth.</p> <p>It is pertinent to note that the designed capacity of the jetty was 4.5 MMT. Benchmark was set for 5.5 MMT which has been achieved. Productivity can improve if tank farm operators increase the No. of tank and they change the size of pipelines from 8 and 12 inches to larger capacities (say, 18 or 24 inches)</p> <p>BPCL cannot influence the discharge rates of cargo which is totally dependent on ship pumping rate, pipeline diameter, and storage capacity. BPCL also cannot influence the loading rate for cargo since shore pump are operated by the respective tank farm operators.</p> <p>Berth availability is totally governed by queuing and allotment of berths is not under BPCL control. BPCL cannot guarantee berth availability since it does not have total control over berthing norms, which are framed by JNPT.</p> <p>Under the above circumstances, BPCL have achieved 5.98 MMT of efficiency against the original designed capacity utilization.</p>
(iii)	The information at Sr. No. 5 of Form-1 viz. change in average cost for typical users (before and after tariff change) has not been furnished by BPCL. The same to be furnished.	As per BPCL understanding of average cost for typical terminal users before and after the tariff change, a sheet has been annexed showing the existing rate and the proposed rate of the proposal submitted.
(iv)	In reply to Sr. No. 6 of Form-1, the BPCL has furnished the performance of BPCL in terms of throughput and Berth occupancy for the years 2013-14 to 2015-16. However, the BPCL has not furnished the targeted objective for productivity enhancement measures.	<p>It is submitted that BPCL have furnished the targeted objective for productivity enhancement measures, viz. are as under:-</p> <p>To monitor various activities related to cargo handling at the jetty to achieve optimum capacity utilization.</p> <p>To enhance berth utilization and efficiency of the jetty by attracting high discharge cargoes through competitive rate offerings.</p>

		<p>It is glad to note here, that from its existing capacity from 4.5 it has increased productivity to 5.5MMT, and further it has gone on to handle 5.98 MMT (including LPG and Non-LPG products) in the year 2015-16.</p>																
B.	<b><u>Comparison of actuals vis-à-vis estimates provided earlier:</u></b>																	
	<p>Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 requires the Authority to review the actual physical and financial performance at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at the time of fixing the prevailing tariff. In this context and with reference to Form – 7 of the tariff proposal filed by BPCL, the BPCL to clarify/furnish the following:</p>																	
(i)	<p>In the Form – 7, the BPCL has compared the estimates of the years 2013-14 to 2015-16 with the actuals for the said period. However, the reasons for variation in the actuals vis-à-vis estimates in each of the parameters contained in the cost statement, has not been furnished by BPCL. The same to be furnished.</p>	<p>Reasons for variations in the actuals vis-à-vis estimates in each of the parameters contained in Form 7 of the cost statement are furnished to the TAMP in the Revised Cost Statement.</p>																
(ii)	<p>The Authority had granted across board increase of 43% over the then existing tariff of BPCL in the August 2014 Order. The BPCL to, therefore, update the estimated income for the years 2013-14 to 2015-16 in Form-7, so as to give effect to the increase in the estimated income considered in the said Order.</p>	<p>In regards to this point, it is hereby submitted that BPCL has updated estimated income for the years 2013-14 to 2015-16 in Form-7 in the revised cost statement.</p>																
(iii)	<p>The actual operating income as reflected in the Cost statement (Form-7) for the years 2013-14 to 2015-16 does not match with the operating income as reflected in the certified Income &amp; Expenditure account for the years 2013-14 to 2015-16 furnished by BPCL. Please reconcile the difference.</p>	<p>At the outset, it is clarified that, BPCL has prepared two separate cost sheet for Non-LPG and LPG products. Accordingly, when the figures appearing in the cost sheet for Non LPG products and LPG products are aggregated, the figures would match with the certified income and expenditure sheet of the BPCL jetty.</p> <p>Accordingly, the reconciliation statement of operating income for the years under considerations in Form 7 with the income as reflected in the certified Income &amp; Expenditure Account is as follows:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>2013-14</th> <th>2014-15</th> <th>2015-16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Income from LPG products (A)</td> <td>28.63</td> <td>334.56</td> <td>429.35</td> </tr> <tr> <td>Income from Non-LPG products (B)</td> <td>4318.24</td> <td>4225.57</td> <td>5054.74</td> </tr> <tr> <td><b>Total income as per certified Income and expenditure Account (A+B)</b></td> <td><b>4346.87</b></td> <td><b>4560.13</b></td> <td><b>5484.09</b></td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Income from LPG products (A)	28.63	334.56	429.35	Income from Non-LPG products (B)	4318.24	4225.57	5054.74	<b>Total income as per certified Income and expenditure Account (A+B)</b>	<b>4346.87</b>	<b>4560.13</b>	<b>5484.09</b>
Particulars	2013-14	2014-15	2015-16															
Income from LPG products (A)	28.63	334.56	429.35															
Income from Non-LPG products (B)	4318.24	4225.57	5054.74															
<b>Total income as per certified Income and expenditure Account (A+B)</b>	<b>4346.87</b>	<b>4560.13</b>	<b>5484.09</b>															
(iv)	<p>Similarly, the actual operating expenses as reflected in Form-7 for the years 2013-14 to 2015-16 does not match with the operating expenses as reflected in the Certified Income &amp; Expenditure account for the years 2013-14 to 2015-16. The BPCL to reconcile the difference.</p>	<p>As clarified in earlier point No. (iii), when the figures appearing in the cost sheet for Non LPG products and LPG products are aggregated, such figure would match with the certified income and expenditure sheet of the BPCL jetty.</p> <p>Accordingly, the reconciliation statement of operating expenses for the years under consideration in Form 7 with the expenses as reflected in the certified Income &amp; Expenditure Account is as follows:-</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th> <th>2013-14</th> <th>2014-15</th> <th>2015-16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Expenses from LPG products (A)</td> <td>316.08</td> <td>338.72</td> <td>358.09</td> </tr> <tr> <td>Expense from Non-LPG products (B)</td> <td>1819.79</td> <td>1735.35</td> <td>2232.88</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Expenses from LPG products (A)	316.08	338.72	358.09	Expense from Non-LPG products (B)	1819.79	1735.35	2232.88				
Particulars	2013-14	2014-15	2015-16															
Expenses from LPG products (A)	316.08	338.72	358.09															
Expense from Non-LPG products (B)	1819.79	1735.35	2232.88															

		<b>Less:</b> Depreciation as per cost sheets (LPG + Non-LPG)	1265.44	1255.98	1345.71
		<b>Add:</b> Depreciation as per books	2296.11	1166.02	1094.64
		<b>Add:</b> MGT Charges	203.15	300.00	380.00
		<b>Total expenses as per certified Income and expenditure Account (A+B)</b>	<b>3369.69</b>	<b>2284.11</b>	<b>2719.90</b>
(v)	The BPCL is also requested to furnish a statement reconciling the profit reflected in the certified Income and Expenditure Account and the net profit before return as per cost statements for the years 2013-14 to 2015-16.	The reconciliation statement of net profit for the years under considerations in Form 7 with the net profit as reflected in the certified Income & Expenditure Account is as follows:-			
		<b>Particulars</b>	<b>2013-14</b>	<b>2014-15</b>	<b>2015-16</b>
		Total Income from Non-LPG and LPG products as given in point (iii) above	4346.87	4560.13	5484.09
		<b>Less:</b> Total expenses on Non-LPG and LPG products as given in point (iv) above	3369.69	2284.11	2719.9
		<b>Less:</b> Royalty paid to JNPT	1410.88	1452.9	1729.42
		<b>Net profit</b>	<b>-433.7</b>	<b>823.12</b>	<b>1034.77</b>
(vi)	Similarly, the actual capital employed as considered by BPCL in Form-7 for the years 2013-14 to 2015-16 does not match with the Capital Employed reflected in the Certified Statement of Capital Employed for the corresponding period. The BPCL to reconcile the same.	Actual Closing Gross Capital Employed:			
C.	<b>Financial/Cost Statement:</b>				
1.	<b>Capacity:</b>  It may be recalled that in the last general revision Order of BPCL, the capacity of the BPCL jetty at JNPT was considered at 5.5 Million Metric Tons Per Annum (MMTPA) Even in the current proposal, the BPCL at in Form 2A has indicated the capacity of the facility at 5.5 MMTPA. However, BPCL has envisaged handling of LPG at its facility and has also made additional capital investments in this regard. Further, the BPCL has envisaged capital additions to the tune of ₹6.92 crores, ₹19.40 crores and ₹14.40 crores during the years 2016-17 to 2017-18 respectively, mainly towards replacement of fenders, extension of existing structure, strengthening of jetty structure, replacement of black oil line at jetty, replacement of oil pipeline etc. The said capital additions may also be instrumental in enhancing the capacity of the facility. The BPCL to therefore, examine these aspects and reassess the capacity of its facility in the light of the above points.	The designed capacity of the jetty was 4.5 MMT, a benchmark was set for 5.5 MMT which has been achieved. Productivity can improve if tank farm operators increase the No. of tank farms and they change the size of pipelines from 8 and 12 inches to larger capacities (say, 18 or 24 inches)  Moreover, because of the corrosive nature of climatic condition, substantial part of BPCL jetty's assets gets affected and need to be replaced for safety reasons as per issuances of safety by Oil Industry Safety Directorate.  Hence, Capital expenditure in the form of Replacement of fenders, tower monitors, extension of existing facility, strengthening of jetty will not be enhancing the throughput capacity of the jetty.			
2.	<b>Traffic:</b>				

(i)	<p>With reference to estimation of traffic, please clarify/furnish the following:-</p> <p>Clause 2.5.1. of tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current /expected growth. In this context, the BPCL to explain the basis of estimation of traffic for the years 2016-17 to 2018-19.</p>	<p>The estimation of the Throughput (Traffic) depends on various economic and market conditions. In such estimation, various trends and performance of the last few years have been analyzed. Moreover, movement and traffic of all these products depends upon various factors, some of which are even out of BPCL's control such as Government policy, dollar/rupee price rates at different countries for the same product etc. Accordingly, all these factors and taking into our experience, the estimation of the various products have been made.</p> <p>Further, the estimation has been provided after a number of meetings with tank farm operators, agents, CHA and persons related to the businesses and the end users, who import edible oils, chemicals and petroleum products in order to estimate the future traffic.</p> <p>Accordingly, the traffic for these products has been estimated and presented in the cost sheet for Financial Year 2016-17 to 2018-19.</p>
(ii)	<p>(a) There is seen to be a reduction in the traffic of Crude oil handled through coastal vessels for the year 2014-15 and 2015-16 by 29% and 25% respectively, as compared to the year 2013-14. The reason for reduction to be furnished.</p>	<p>The main customer of crude is ONGC. ONGC in its last 2 years of operation has started moving crude to other port operators. Moreover, they have a certain arrangement with MBPT that if ONGC moves to any other Port users then ONGC has to bear an additional cost which it is liable to pay to MBPT for moving to the other port. Hence, it is quite reasonable the decline seen in Crude oil in the last years.</p>
	<p>(b) Further, the traffic estimates of Crude oil for handling through coastal vessels furnished by the BPCL for the years 2016-17 to 2018-19 reflects around 20% reduction as compared to the year 2013-14. BPCL to explain the reason for anticipating a drop in the traffic of Crude oil handled through coastal vessels.</p> <p>Also, only an increase of 0.5% in the traffic of Crude oil handled through coastal vessels furnished by the BPCL for the years 2017-18 and 2018-19 has been considered, over the immediate previous years. The reason for the same, also to be explained.</p>	<p>In respect of the reduction of 20% in the years 2016-17 to 2018-19 as compared to the year 2013-14, it is reiterated that the main customer ONGC has reduced its activities at the BPCL jetty in the last two years i.e. F.Y.2014-15 &amp; 2015-16. Accordingly, BPCL is not expecting much hike in projected quantities in the years of 2016-17, 2017-18 and 2018-19 as compared to 2015-16. Hence, on rational side, the traffic for the product has been estimated @ 5% increase for F.Y.2016-17, 5.5% for 2017-18 &amp; 6% for 2018-19, over 2015-16.</p>
(iii)	<p>(a) The traffic for Furnace oil is seen to have reduced by about 250% during the year 2014-15 and 2015-16 as compared to the year 2013-14. The reason for the steep decline in the traffic for the year 2014-15 and 2015-16 to be explained.</p>	<p>The main reason for sudden decrease of 250% traffic in Furnace Oil during the year 2014-15 &amp; 2015-16 is on account of major damage to the pipeline adjoining with the tank farm. Also, the reduction was on account of reduction in Bunkering activity at JNPT lead to the demand of Furnace Oil. Further, many power companies have also shifted from Furnace Oil to gas based power plant which lead to the decrease in the traffic of Furnace Oil. Due to these reasons, BPCL does not expect the traffic to increase in the future years.</p>
	<p>(b) Further, the reason for continuing the said reduced level of the traffic of Furnace oil for handling through coastal vessels, during the years 2016-17 to 2018-19 as compared to the actuals for the year 2013-14 also to be explained.</p>	<p>Keeping the fact as stated above in (iii) (a) above, BPCL has kept the traffic quantity in line with 2015-16 for the projected years.</p>
(iv)	<p>(a) Though the actual traffic of High speed Diesel (HSD) for the year 2015-16 has increased by 48% as compared to the year 2014-15, the BPCL has estimated the growth rate of only 13%, 2.5%, 1.5% while estimating the traffic of HSD for the years 2016-17 to 2018-19 as compared with their previous years. The reason for estimating a lower growth rate in traffic every year as compared to 2015-16 to be explained.</p>	<p>BPCL while estimating the projections for the years 2016-17, 2017-18 and 2018-19 have considered 2015-16 as the base year for projection and accordingly have anticipated an estimate hike of 15%, 18% and 20% respectively.</p> <p>Base Year taken is 2015-16 that is already at a hike of 48% as compared to 2014-15. So, increasing the traffic at the same rate in the forthcoming years would be irrational.</p>
	<p>(b) Also, the reason for the decrease in the actual traffic for the 2014-15 as compared to the traffic for the year 2013-14 to be explained.</p>	<p>The main customer of HSD is IOCL and Reliance. IOCL has begun feeding their southern markets from IOTL and IOCL Terminals. Their rake loading of HSD to other markets is also done from these terminals. With the de-regulation of HSD pricing, Reliance has decided to re-start their retail outlets in the western region. Tank Farms of Reliance were under up gradation during the</p>

		year, only Naphtha was exported.								
(v)	The reason for not anticipating any traffic in respect of ATF, SKO to be handled through coastal vessels during the years 2016-17 to 2018-19 to be explained.	<p>It can be seen from the Cost Statement that ATF (Aviation Turbine Fuel) and SKO was handled by BPCL only in the year 2015-16. No traffic was handled in respect of the said products in the year 2013-14 and 2014-15. Hence, being prudent, BPCL have not anticipated any traffic in respect of the said products since it is not a recurring product. Apart from above, our Hon'ble Prime Minister has launched an LPG connection Scheme namely, UJJWALA. Through this scheme the Govt. intends to reach out to all those households who used Kerosene and Fire wood to switch over from conventional fuels to LPG (₹ 8000 crores has been ear-marked for providing 5,00,000 LPG connections to people below the poverty line. Hence, there would be no requirement of SKO under the public distribution schemes run by the state government authorities.</p> <p>The newly planned airport project at Navi Mumbai has not taken off as yet. When this project is completed, then the ATF requirement would come in. Small quantity of ATF was unloaded by IOCL as they had to commission an ATF Tank. SKO was used for cleaning of ATF line.</p>								
(vi)	(a) BPCL to justify the reason for anticipating a drop in the traffic during the year 2016-17 as compared to the actual for year 2013-14 in respect of Acetic Acid, Ammonia, Aniline, B.A, Butanol, CBFs, Crude Gly, LAB, MEG, Meth. Chloride, SM, Ph. Acid in 2014-15 and 2015-16 is decreasing as compared to 2013-14. Hence, it is stated that, comparing the basis of projection of these products with the year 2013-14 would give an unrealistic view.	<p>Quantities handled in respect of Acetic Acid, Ammonia, Aniline, B.A, Butanol, CBFs, Crude Gly, LAB, MEG, Meth. Chloride, SM, Ph. Acid in 2014-15 and 2015-16 is decreasing as compared to 2013-14. Hence, it is stated that, comparing the basis of projection of these products with the year 2013-14 would give an unrealistic view.</p> <p>Moreover, estimation of the Throughput (Traffic) depends on various economic and market conditions. In such estimation, various trends and performance of the last few years have been analyzed. Moreover, movement and traffic of all these products depends upon various factors, some of which are even out of BPCL's control such as Government policy, dollar/rupee price etc. Accordingly, all these factors and taking into our experience, the estimation of the various products have been made.</p> <p>BPCL have, therefore, taken 2015-16 as the basis for the projection of these basis.</p>								
	(b) Also, no growth has been projected in the traffic estimates of Acetic Acid, Acetone, Aniline, Butanol, CBFs, Crude Gly, LAB, MEG, Mix xylene, Meth, Chloride, Molasses, Naptha, Ph. Acid, Phenol, SM VAM handled through foreign vessels furnished by the BPCL for the years 2016-17 to 2018-19. The reason for the maintaining the same level of traffic for all the years to be justified.	<p>The years under consideration, BPCL have maintained the same level of traffic. This is done because movement of all these products depends upon various factors. Some of these factor are even out of BPCL's control i.e. market demand and supply law, Government policy, dollar/rupee price etc.</p> <p>It is stated that, they had a number of meetings with tank farm operators and telecoms with persons related to Port sector was done. After all these discussions, BPCL have prudently projected the traffic which it perceives to be justifiable.</p>								
(vii)	Though the traffic of Base oil handled through foreign vessels is estimated to increase by around 7% during the year 2016-17 as compared to the year 2015-16, the BCPL to justify not estimating any traffic growth in estimates of Base oil handled through foreign vessel for the years 2016-17 to 2018-19.	<p>Base oil is generally used for lubricants. It is understood from the blenders that an approx. 6% to 8 % hike is expected in Base oil. However, the blending capacity of these blenders is approx. 1,30,500 MT. Hence, BPCL has projected an estimate of 130,500 MT of Base oil to be handled by it in 2016-17, 2017-18 and 2018-19. The table below shows that BPCL have not achieved this target. However, due to market demand of this product, BPCL have estimated a hike of 7% in the year 2016-17 which would remain approximately stagnant in 2017-18 and 2018-19. Hence, BPCL have not estimated any traffic growth in estimates of Base oil in 2017-18 and 2018-19.</p> <p style="text-align: center;"><b>Traffic handled by BPCL (in MT)</b></p> <table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="text-align: center;">Particulars</th> <th style="text-align: center;">2013-14</th> <th style="text-align: center;">2014-15</th> <th style="text-align: center;">2015-16</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td style="text-align: center;">Base oil</td> <td style="text-align: center;">121880</td> <td style="text-align: center;">110140</td> <td style="text-align: center;">121916</td> </tr> </tbody> </table>	Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Base oil	121880	110140	121916
Particulars	2013-14	2014-15	2015-16							
Base oil	121880	110140	121916							

(viii)	BPCL to explain the reason for not estimating the traffic of Chloroform, N. Butanol, Di Ethylene Gly during the year 2016-17 to 2018-19.	<p>The TAMP may see from the table below that there is an uneven quantity of Chloroform, N. Butanol and Di Ethylene Gly handled by BPCL in the past three years, with the year 2015-16 being NIL for all the three products. Also, BPCL have taken views from the various tank farm operators that these products are either not imported, and if imported are handled by other ports. Hence, BPCL have taken a stand that there might not be any traffic in the future years.</p> <table border="1" data-bbox="937 406 1382 644"> <thead> <tr> <th colspan="4">Traffic handled by BPCL(in MT)</th></tr> <tr> <th>Particulars</th><th>2013-14</th><th>2014-15</th><th>2015-16</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Chloroform</td><td>525</td><td>1002</td><td>0</td></tr> <tr> <td>N. Butanol</td><td>0</td><td>1003</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Di Ethylene Gly</td><td>512</td><td>0</td><td>0</td></tr> </tbody> </table>	Traffic handled by BPCL(in MT)				Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Chloroform	525	1002	0	N. Butanol	0	1003	0	Di Ethylene Gly	512	0	0
Traffic handled by BPCL(in MT)																						
Particulars	2013-14	2014-15	2015-16																			
Chloroform	525	1002	0																			
N. Butanol	0	1003	0																			
Di Ethylene Gly	512	0	0																			
(ix)	The BPCL to furnish the item wise details of actual traffic handled by it at the BPCL jetty during the period from 01 April 2016 to 30 September 2016.	<p>The Actual traffic of all products from 01 April 2016 to 30 September 2016 as been furnished by BPCL as in following:</p> <table border="1" data-bbox="795 720 1445 1125"> <thead> <tr> <th colspan="2">Details of Throughput for the period from April 2016 to September 2016</th></tr> <tr> <th>Month</th><th>Total Quantity in MT</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>April</td><td>466701.5</td></tr> <tr> <td>May</td><td>576366.9</td></tr> <tr> <td>June</td><td>543667.6</td></tr> <tr> <td>July</td><td>462498.5</td></tr> <tr> <td>August</td><td>427921.0</td></tr> <tr> <td>September</td><td>496144.1</td></tr> </tbody> </table>	Details of Throughput for the period from April 2016 to September 2016		Month	Total Quantity in MT	April	466701.5	May	576366.9	June	543667.6	July	462498.5	August	427921.0	September	496144.1				
Details of Throughput for the period from April 2016 to September 2016																						
Month	Total Quantity in MT																					
April	466701.5																					
May	576366.9																					
June	543667.6																					
July	462498.5																					
August	427921.0																					
September	496144.1																					
3.	<b>Operating Expenses:</b>																					
(i)	We have vide our letter No. TAMP/27/2005-Misc. dated 26 September 2016 already indicated the escalation factor that would be considered for projecting the expenditure in the cost statement, in respect of the cases to be disposed in the year 2016-17. The BPCL to take note of the said escalation factor and project the expenditure for the years 2016-17 to 2018-19, by considering the escalation factor of 2.46% by taking the actuals for the year 2015-16 as base.	<p>As suggested by the TAMP, a Revised Cost proposal furnished by BPCL considering the escalation factor of 2.46% by taking the actuals for the year 2015-16 as base for project the expenditure for the years 2016-17 to 2018-19.</p>																				
(ii)	Please furnish detailed workings with regard to the projected expenses viz., Operating & Direct labour, Equipment Running cost, Insurance, Other expenses, Management & Administration Overheads and General Overheads for the years 2016-17 to 2017-18. The documentary evidence in support of each of the above listed expenses, also to be furnished.	<p>All aforesaid expenses have been escalated at 3.82% as per escalation Factor of 2015-16 as given by TAMP at its Site which has been extended to 2016-17, 2017-18 &amp; 2018-19.</p> <p>For e.g.: An expense is of ₹100 in the year 2015-16. The same is escalated @3.82% in 2016-17 amounting to ₹103.82 which is further escalated @ 3.82% in 2017-18 to amount to ₹107.79 and similarly for 2018-19 to 111.90</p> <table border="1" data-bbox="810 1664 1414 1754"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Expense</td><td>100</td><td>103.82</td><td>107.79</td><td>111.90</td></tr> </tbody> </table>	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Expense	100	103.82	107.79	111.90										
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19																		
Expense	100	103.82	107.79	111.90																		
(iii)	The Equipment Running cost has been escalated by 10% during the year 2016-17 to 2018-19. The application of the escalation factor at 10% in the estimation of the said cost to be justified.	<p>BPCL is expecting heavy repairs &amp; maintenance in the forthcoming years since the construction of the jetty was done in the year 2002, due to the very heavy corrosive climatic conditions, most of the equipment needs constant maintenance, pipelines, railings, supports, walk-overs, structures need constant cleaning and painting and needs further maintenance. Also, the nature of the activities carried out by the BPCL makes the wear and tear of the</p>																				

		assets to a greater extent as compared to a normal concern. Hence, Management of BPCL has estimated an average 10% increase in the repairs & maintenance for the years 2016-17 to 2018-19.																																													
(iv)	The reason for reduction in the Operating & Direct labour cost in the year 2014-15 as compared to the years 2013-14 and 2015-16 to be explained.	The operating & Direct Labour have been taken as per the certified accounts for the years 2013-14, 2014-15 & 2015-16 and copy of which has already been submitted before TAMP.																																													
(v)	Please list out the items covered under the head of expenditure ‘Other Expenses’ in the Cost statement.	Items covered under the head “other expenses” are: Firefighting expenses, CISF Security Expenses, Safety and inspection expenses, penalties and duties and few other miscellaneous expenses.																																													
(vi)	Please furnish basis for allocation of all expenses covered under the head of ‘Operating Expenses’, ‘Depreciation’ and ‘Overheads’ to the various activities and sub-activities along with workings.	<p>The basis of allocation of all expenses covered under the head ‘Operating expenses’, ‘depreciation’ and ‘Overhead’ to various activities and sub activities is presented hereunder. It is important to mention here that the following allocation method has been consistently accepted by TAMP in our earlier proposals.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Statement showing Distribution of Various Expenses in Various Activities:</th> </tr> <tr> <th>Head of Expenditure</th> <th>Facility Mgt. &amp; Wharfage</th> <th>Loading Arm &amp; Wharfage Mgt.</th> <th>Pipeline, Compressor and Vaporiser</th> <th>Water , Bunkering &amp; Others</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Direct operating Expenses</td> <td>80%</td> <td>10%</td> <td>5%</td> <td>5%</td> </tr> <tr> <td>General Overhead</td> <td>100%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Insurance</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Management and Admin Cost</td> <td>100%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> <td>0%</td> </tr> <tr> <td>Other Operating Expenses</td> <td>60%</td> <td>20%</td> <td>10%</td> <td>10%</td> </tr> <tr> <td>Repair and Maintenance</td> <td>0%</td> <td>50%</td> <td>30%</td> <td>20%</td> </tr> </tbody> </table>	Statement showing Distribution of Various Expenses in Various Activities:					Head of Expenditure	Facility Mgt. & Wharfage	Loading Arm & Wharfage Mgt.	Pipeline, Compressor and Vaporiser	Water , Bunkering & Others	Direct operating Expenses	80%	10%	5%	5%	General Overhead	100%	0%	0%	0%	Insurance	60%	20%	10%	10%	Management and Admin Cost	100%	0%	0%	0%	Other Operating Expenses	60%	20%	10%	10%	Repair and Maintenance	0%	50%	30%	20%					
Statement showing Distribution of Various Expenses in Various Activities:																																															
Head of Expenditure	Facility Mgt. & Wharfage	Loading Arm & Wharfage Mgt.	Pipeline, Compressor and Vaporiser	Water , Bunkering & Others																																											
Direct operating Expenses	80%	10%	5%	5%																																											
General Overhead	100%	0%	0%	0%																																											
Insurance	60%	20%	10%	10%																																											
Management and Admin Cost	100%	0%	0%	0%																																											
Other Operating Expenses	60%	20%	10%	10%																																											
Repair and Maintenance	0%	50%	30%	20%																																											
		<table border="1"> <thead> <tr> <th colspan="5">Statement showing Distribution of Depreciation in Various Activities:</th> </tr> <tr> <th>Head of Expenditure</th> <th>Facility Mgt. &amp; Wharfage</th> <th>Loading Arm &amp; Wharfage Mgt.</th> <th>Pipeline, Compressor and Vaporiser</th> <th>Water , Bunkering &amp; Others</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Building</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Electrical Equipment</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Furniture &amp; Fittings</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Office Equipment</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Fire Fighting</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>P &amp; M</td> <td>30%</td> <td>26%</td> <td>40%</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>Computer &amp; Laptop</td> <td>100%</td> <td>-</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table>	Statement showing Distribution of Depreciation in Various Activities:					Head of Expenditure	Facility Mgt. & Wharfage	Loading Arm & Wharfage Mgt.	Pipeline, Compressor and Vaporiser	Water , Bunkering & Others	Building	100%	-	-	-	Electrical Equipment	100%	-	-	-	Furniture & Fittings	100%	-	-	-	Office Equipment	100%	-	-	-	Fire Fighting	100%	-	-	-	P & M	30%	26%	40%	4%	Computer & Laptop	100%	-	-	-
Statement showing Distribution of Depreciation in Various Activities:																																															
Head of Expenditure	Facility Mgt. & Wharfage	Loading Arm & Wharfage Mgt.	Pipeline, Compressor and Vaporiser	Water , Bunkering & Others																																											
Building	100%	-	-	-																																											
Electrical Equipment	100%	-	-	-																																											
Furniture & Fittings	100%	-	-	-																																											
Office Equipment	100%	-	-	-																																											
Fire Fighting	100%	-	-	-																																											
P & M	30%	26%	40%	4%																																											
Computer & Laptop	100%	-	-	-																																											
(vii)	BPCL to confirm that the depreciation for the years 2016-17 to 2018-19 has been computed in line with the	BPCL confirms that the depreciation for the years 2016-17 to 2018-19 have been computed in line with the clause 2.7.1 of the																																													

	Clause 2.7.1 of the tariff guidelines. The BPCL is also requested to furnish a detailed working for the depreciation cost for the years 2013-14 to 2018-19 indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act.	tariff guidelines. The detailed working for the same has furnished by BPCL vide its letter dated 28.11.2016.																																												
<b>4.</b>	<b><u>Capital employed:</u></b>																																													
	<b><u>Fixed Assets:</u></b>																																													
(i)	The opening balance of the Gross Block of assets as on 01 April 2016 in the Form – 4A does not match with the closing Gross Block as on 31 March 2016, as reflected in the Statement of Capital Employed for the BPCL jetty for the year 2015-16. BPCL to reconcile the difference.	<p>Actual Closing Gross Capital Employed as on 31.03.2016 as seen from the Certificate:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>Amount in Lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Capital Employed</td><td>38781</td></tr> <tr> <td>Less: Capital WIP</td><td>0</td></tr> <tr> <td>Capital actually employed</td><td>38781</td></tr> </tbody> </table> <p>Opening Gross Capital as on 01.04.2016 as seen from the Cost Statement:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>Amount in Lakhs</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>NON-LPG</td><td>29779</td></tr> <tr> <td>LPG</td><td>9002</td></tr> <tr> <td>Capital actually employed</td><td>38781</td></tr> </tbody> </table> <p>Hence, Capital employed as per Certificate reconciles with the capital employed as per Cost statement.</p>	Particulars	Amount in Lakhs	Capital Employed	38781	Less: Capital WIP	0	Capital actually employed	38781	Particulars	Amount in Lakhs	NON-LPG	29779	LPG	9002	Capital actually employed	38781																												
Particulars	Amount in Lakhs																																													
Capital Employed	38781																																													
Less: Capital WIP	0																																													
Capital actually employed	38781																																													
Particulars	Amount in Lakhs																																													
NON-LPG	29779																																													
LPG	9002																																													
Capital actually employed	38781																																													
(ii)	The present status in respect of additions proposed for the year 2016-17 to be furnished. Documentary evidence in support of each of the capital addition to be furnished.	<p>The BPCL have completed a few capital addition work, and few are in the process of completion and a few are in tendering process. Details are as follows:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Sr. No</th><th>Assets</th><th>Amount (₹ in Lakh)</th><th>Remarks</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>i.</td><td>Provision of 75 Kg DCP Fire Extinguisher at Jetty</td><td>2.5</td><td>Completed</td></tr> <tr> <td>ii.</td><td>Provision of additional cameras at JNPT Jetty.</td><td>15</td><td>Completed</td></tr> <tr> <td>iii.</td><td>Provision of 6000 LPM Tower monitor and Jumbo.</td><td>90</td><td>Work is under process (WIP), Expected to be completed by December.</td></tr> <tr> <td>iv.</td><td>JNPT-Extension of Existing structure PL Manifold.</td><td>50</td><td>In the final stage of completion. Approx. 80% completed.</td></tr> <tr> <td>v.</td><td>Replacement of SC1400 Fender at Jetty</td><td>42</td><td>Material received.</td></tr> <tr> <td>vi.</td><td>Close loop of Fire water line in Jetty.</td><td>60</td><td>Material received.</td></tr> <tr> <td>vii.</td><td>Revamping of Control Panel</td><td>150</td><td>Tender under process and will be floated very soon.</td></tr> <tr> <td>viii.</td><td>Provision of one number fire water pump at Jetty.</td><td>272</td><td>Tender under process and will be floated very soon.</td></tr> <tr> <td>ix.</td><td>Provision of stripper vacuum operated pump</td><td>10</td><td>Tender under process and will be floated very soon.</td></tr> <tr> <td colspan="2" style="text-align: right;"><b>Total</b></td><td><b>691.50</b></td><td></td></tr> </tbody> </table>	Sr. No	Assets	Amount (₹ in Lakh)	Remarks	i.	Provision of 75 Kg DCP Fire Extinguisher at Jetty	2.5	Completed	ii.	Provision of additional cameras at JNPT Jetty.	15	Completed	iii.	Provision of 6000 LPM Tower monitor and Jumbo.	90	Work is under process (WIP), Expected to be completed by December.	iv.	JNPT-Extension of Existing structure PL Manifold.	50	In the final stage of completion. Approx. 80% completed.	v.	Replacement of SC1400 Fender at Jetty	42	Material received.	vi.	Close loop of Fire water line in Jetty.	60	Material received.	vii.	Revamping of Control Panel	150	Tender under process and will be floated very soon.	viii.	Provision of one number fire water pump at Jetty.	272	Tender under process and will be floated very soon.	ix.	Provision of stripper vacuum operated pump	10	Tender under process and will be floated very soon.	<b>Total</b>		<b>691.50</b>	
Sr. No	Assets	Amount (₹ in Lakh)	Remarks																																											
i.	Provision of 75 Kg DCP Fire Extinguisher at Jetty	2.5	Completed																																											
ii.	Provision of additional cameras at JNPT Jetty.	15	Completed																																											
iii.	Provision of 6000 LPM Tower monitor and Jumbo.	90	Work is under process (WIP), Expected to be completed by December.																																											
iv.	JNPT-Extension of Existing structure PL Manifold.	50	In the final stage of completion. Approx. 80% completed.																																											
v.	Replacement of SC1400 Fender at Jetty	42	Material received.																																											
vi.	Close loop of Fire water line in Jetty.	60	Material received.																																											
vii.	Revamping of Control Panel	150	Tender under process and will be floated very soon.																																											
viii.	Provision of one number fire water pump at Jetty.	272	Tender under process and will be floated very soon.																																											
ix.	Provision of stripper vacuum operated pump	10	Tender under process and will be floated very soon.																																											
<b>Total</b>		<b>691.50</b>																																												

(iii)	The status of action initiated in respect of additions proposed for the years 2017-18 and 2018-19 may also be intimated. Documentary evidence in support of each of the capital addition to be furnished.	BPCL's Engineering Section has sought approvals for the asset additions for the year 2017-18 and 2018-19. Approval Copies of the asset addition are furnished by BPCL except provision of stripper operated pump for the year 17-18 and Provision of Fire Water Pump at Jetty for the year 18-19.																																								
(iv)	Please furnish basis for allocation of the net block of assets to the various activities and sub-activities along with workings.	The basis for allocation of the net block of the assets to various activities and sub-activities is presented hereunder.  <b>Statement showing Distribution of Assets in Various Activities:</b>																																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Head of Expenditure</th><th>Facility Mgt. &amp; Wharfage</th><th>Loading Arm &amp; Wharfage Mgt.</th><th>Pipeline, Compressor and Vaporiser</th><th>Water , Bunkering &amp; Others</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Building</td><td>100%</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Electrical Equipment</td><td>100%</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Furniture &amp; Fittings</td><td>100%</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Office Equipment</td><td>100%</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>Fire Fighting</td><td>100%</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> <tr> <td>P &amp; M</td><td>30%</td><td>26%</td><td>40%</td><td>4%</td></tr> <tr> <td>Computer &amp; Laptop</td><td>100%</td><td>-</td><td>-</td><td>-</td></tr> </tbody> </table>	Head of Expenditure	Facility Mgt. & Wharfage	Loading Arm & Wharfage Mgt.	Pipeline, Compressor and Vaporiser	Water , Bunkering & Others	Building	100%	-	-	-	Electrical Equipment	100%	-	-	-	Furniture & Fittings	100%	-	-	-	Office Equipment	100%	-	-	-	Fire Fighting	100%	-	-	-	P & M	30%	26%	40%	4%	Computer & Laptop	100%	-	-	-
Head of Expenditure	Facility Mgt. & Wharfage	Loading Arm & Wharfage Mgt.	Pipeline, Compressor and Vaporiser	Water , Bunkering & Others																																						
Building	100%	-	-	-																																						
Electrical Equipment	100%	-	-	-																																						
Furniture & Fittings	100%	-	-	-																																						
Office Equipment	100%	-	-	-																																						
Fire Fighting	100%	-	-	-																																						
P & M	30%	26%	40%	4%																																						
Computer & Laptop	100%	-	-	-																																						
<b>Working Capital:</b> Please furnish the reason for not estimating any working capital for the years 2016-17 to 2018-19.		A Review of operation of jetty indicates that no working capital is required by the facility as all dealing is done without any credit period as all jobs are done through tenders or quotes. Accordingly, BPCL has assumed nil working capital requirements for the facility. All payments to vendors are done centrally through BPEC Department and only through E-transfers.																																								
<b>5.</b>	<b>Scale of Rates:</b> The penal interest prescribed in clause (vi) of 1.2 General Terms and conditions of the existing SoR of BPCL to be updated based on the Prime Lending Rate (PLR) of State Bank of India prevailing at present.	It is hereby submitted that BPCL had updated penal interest in its original submission which is 16.05% i.e. 14.05% being SBI Prime lending rate plus 2%.																																								
<b>II.</b>	<b>LPG.</b>																																									
(i)	Clause 2.5.1. of tariff guidelines of 2005 stipulates that the traffic projections should be in line with the projections in the 5 year annual plan and current /expected growth. In this context, the BPCL to explain the basis of estimation of traffic of LPG for the years 2016-17 to 2018-19.	At present in BPCL, only one Tank Farm for the purpose of LPG can be used. However, by June 2017 another tank Farm will be in Operation. At present approx 54 TMT vessel comes in a month. Hence, for the year 2016-17=54*12 i.e 6.48 TMT. However, by June 2017, BPCL is expecting one more tank farm to be in operation. Therefore, for the year 2017-18= 54*2+90*12 i.e. for 2018-19= 90*12.																																								
(ii)	Please furnish detailed workings with regard to the projected expenses viz., Operating & Direct labour, Equipment Running cost, Insurance, Other expenses, Management & Administration Overheads and General Overheads for the years 2016-17 to 2017-18 alongwith the basis of estimating the projected expenses. The documentary evidence in support of each of the above listed expenses, also to be furnished.	All aforesaid expenses have been escalated at 3.82% as per escalation Factor of 2015-16 as given by TAMP at its Site which has been extended to 2016-17, 2017-18 & 2018-19.  For eg.: An expense is of ₹100 in the year 2015-16. The same is escalated @3.82% in 2016-17 amounting to ₹103.82 which is further escalated @ 3.82% in 2017-18 to amount to ₹107.79 and similarly for 2018-19 to 111.90																																								
		<table border="1"> <thead> <tr> <th>Particulars</th><th>2015-16</th><th>2016-17</th><th>2017-18</th><th>2018-19</th></tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Expense</td><td>100</td><td>103.82</td><td>107.79</td><td>111.90</td></tr> </tbody> </table>	Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	Expense	100	103.82	107.79	111.90																														
Particulars	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19																																						
Expense	100	103.82	107.79	111.90																																						

		<b>Note:</b> TAMP has informed BPCL about Escalation factor of 2.46% vide its letter No. TAMP/27.2005-Misc. dated 26 September 2016.
(iii)	The BPCL to note that the escalation factor of 2.46% will be considered to project the expenditure for the years 2016-17 to 2018-19, by taking the actuals for the year 2015-16 as base.	As suggest by the TAMP, a Revised Cost Statement furnished by BPCL considering the escalation factor of 2.46% by taking the actuals for the year 2015-16 as base for project the expenditure for the years 2016-17 to 2018-19.
(iv)	Please list out the items covered under the head of expenditure 'Other Expenses' in the Cost statement.	Items covered under the head "Other expenses" are Fire fighting expenses, CISF Security Expenses, Safety and inspection expenses, penalties and duties and few other miscellaneous expenses.
(v)	Please furnish basis for allocation of all expenses covered under the head of 'Operating Expenses', 'Depreciation' and 'Overheads' to the various activities and sub-activities along with workings.	Since the second Cost sheet is made for LPG only, there is only one activity in this cost statement i.e. Cargo handling activity. All mentioned expenses are therefore attributed in that activity only.
(vi)	BPCL to confirm that the depreciation for the years 2013-14 to 2018-19 has been computed in line with the Clause 2.7.1 of the tariff guidelines and furnish a detailed working for the depreciation cost indicating details of assets, rate of depreciation, method followed and life norms adopted as per Companies Act.	We have furnished a working for the depreciation cost indicating details of assets, method followed and life norms adopted as per Companies Act.
(vii)	The rate for LPG has not been approved by the Authority for BPCL. However, the BPCL is seen to have been handling LPG in the past. The authorization based on which tariff, if any, levied by the BPCL to be furnished.	TAMP in its previous proposal for tariff revision pertaining to year 2013-14 to 2015-16 had not approved the rate as proposed by BPCL. In such circumstances, BPCL was left with an option but to charge the rate of Unspecified items.

7. As stated earlier, the BPCL while furnishing the information/clarification sought by us in November 2016 has revised its tariff proposal. A comparative position of the initial proposal of July 2016 vis-à-vis revised proposal of November 2016 is given below:

(i) **Financial implications:**

(a) For Non-LPG

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	As per earlier Proposal dated 29 July 2016			As per Revised proposal dated 28 November 2016		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
		<b>Estimates at existing level of tariff</b>			<b>Estimates at existing level of tariff</b>		
i.	Traffic (in MTs)	5706800	5744500	5775800	5706800	5744500	5775800
ii.	Operating income	5501.93	5534.06	5559.62	5501.93	5534.06	5559.62
iii.	Operating Cost excluding Depreciation	1010.22	1080.59	1156.83	968.47	992.30	1016.71
iv.	Depreciation	1,244.46	1,323.63	1,381.67	1,244.46	1,323.63	1,381.67
v.	Overheads	252.84	262.50	272.53	249.53	255.67	261.96
vi.	Operating Surplus /(Deficit)	2994.41	2867.34	2748.59	3039.47	2962.47	2899.29
vii.	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	-	-	-	-	-	-
viii.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-
ix.	FMI less FME	-	-	-	-	-	-
x.	Surplus before Interest and Tax	2994.41	2867.34	2748.59	3039.47	2962.47	2899.29
xi.	Capital Employed	20401.64	21018.01	21076.34	20401.64	21018.01	21076.34
xii.	ROCE -@ 16%	3264.26	3362.88	3372.21	3264.26	3362.88	3372.21
xiii.	Capacity Utilization	103.76%	104.45%	105.01%	103.76%	104.45%	105.01%
xiv.	Net surplus/deficit after return	(269.85)	(495.54)	(623.62)	(224.79)	(400.41)	(472.92)

xv.	Net deficit as a percentage of operating income	-4.90%	-8.95%	-11.22%	-4.09%	-7.24%	-8.51%
-----	---	--------	--------	---------	--------	--------	--------

(b) For LPG

(₹ in lakhs)

Sl. No.	Particulars	As per earlier Proposal dated 29 July 2016			As per Revised proposal dated 28 November 2016		
		2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
		<b>Estimates at Proposed level of tariff</b>			<b>Estimates at Proposed level of tariff</b>		
(i)	Traffic (in MTs)	650000	960000	1080000	650000	960000	1080000
(ii)	Operating income	1094.20	1616.05	1818.06	1094.20	1616.05	1818.06
iii.	Operating Cost excluding Depreciation	46.84	48.63	50.48	46.22	47.36	48.53
iv.	Depreciation	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49	303.49
v.	Overheads	11.82	12.27	12.74	11.66	11.95	12.24
vi.	Operating Surplus /(Deficit)	732.06	1251.67	1451.35	732.83	1253.26	1453.81
vii.	Finance & Miscellaneous Income (FMI)	-	-	-	-	-	-
viii.	Finance & Miscellaneous Expenses (FME)	-	-	-	-	-	-
ix.	FMI less FME	-	-	-	-	-	-
x.	Surplus before Interest and Tax	732.06	1251.67	1451.35	732.83	1253.26	1453.81
xi.	Capital Employed	7459.92	7156.43	6852.95	7459.92	7156.43	6852.95
xii.	ROCE —@ 16%	1193.59	1145.03	1096.47	1193.59	1145.03	1096.47
xiii.	Net surplus/deficit after return	(461.52)	106.64	354.88	(460.76)	108.23	357.33
xiv.	Net deficit as a percentage of operating income	-42.18%	6.60%	19.52%	-42.11%	6.70%	19.65%

- (ii) Based on the financial position, the BPCL has sought an across the board increase of 6.62% in its existing Scale of Rates in its revised proposal as against the increase of 8.36% sought in its initial proposal. A comparative position of the rates proposed in the initial proposal of July 2016 vis-à-vis revised proposal of November 2016 is given below:

(a) Wharfage Charges:

(Rate /MT in ₹)

Sr. No.	Tariff Category	As per earlier Proposal dated 29 July 2016		As per Revised proposal dated 28 November 2016		
		Foreign Rate per Metric ton (In MT)	Coastal Rate per Metric ton (In MT)	Foreign Rate per Metric ton (In MT)	Coastal Rate per Metric ton (In MT)	
<b>PETROLEUM PRODUCTS</b>						
<b>1.</b>						
i.	SKO, LDO	49.14	49.14	48.35	48.35	
ii.	HSD,FO,BASE OIL, CBFS, AHE	75.94	75.94	74.71	74.71	
iii.	NAPHTHA, MS	120.61	120.61	118.67	118.67	
iv.	AFS	151.89	151.89	149.43	149.43	
v.	CRUDE OIL	67.02	67.02	65.94	65.94	
vi.	LPG	168.34	168.34	-	-	
<b>2.</b>						
i.	MEG, STYRENE, BUTYL ACRYLATE, CRUDE GLYCOL, LAB, XYLENE	151.89	91.13	149.43	89.66	
ii.	UNENUMERATED CHEMICALS	187.63	112.57	184.60	110.76	

3.	OTHER LIQUID CARGO					
i.	EDIBLE OIL	80.42	48.25	79.13	47.47	
ii.	ACID	151.89	91.13	149.43	89.66	
iii.	MOLASSES	62.53	37.52	61.52	36.92	

(b) **Miscellaneous Charges:**

Sr. No.	Particulars	Unit	Proposal dated 29 July 2016		Revised proposal dated 28 November 2016	
			Foreign Rate in ₹	Coastal Rate in ₹	Foreign Rate in ₹	Coastal Rate in ₹
1.	Wharfage Management Charges- for the use of loading arm/intermediate pipeline	Per MT	9.55	5.72	9.39	5.63
2.	Loading Arm Charges- for the use of the loading arm while handling petroleum cargo at the jetty.	Per MT	10.60	6.35	10.43	6.25
3.	Pipeline charges- for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's cross country pipeline	Per MT	58.24	34.95	57.30	34.38
4.	Compressor charges- for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's compressor for pipeline blowing/pigging operation	Per hour	5824.68	3494.81	5730.64	3438.38
5.	Hard Pigging charges- for the use of foam pig for pigging operation in case BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's Pipeline is used.	Per operation	41937.68	25162.61	27507.06	45845.08
6.	Foam Pigging charges- for the use of foam pig for pigging operation in case BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's Pipeline is used.	Per operation	27958.46	16775.08	41260.57	24756.35
7.	Liquid nitrogen charges- for purchase of nitrogen for pigging operation in case of imports/exports of class 'A' product.	Per MT	46597.43	27958.46	27507.06	16504.24
8.	BPC vaporizer charges- for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's nitrogen vaporizer.	Per operation	17474.04	10484.43	17191.91	10315.15
9.	Bunkering charges- for handling bunker fuel at the jetty	Per MT	46.49	27.89	45.74	27.44
10.	Water charges- for supply of fresh water to Vessels	Per MT	\$ 5.57	135.01	\$ 5.48	132.83
11.	Charges for vessel overstay- due to user's fault beyond 2 hours after completion of operation.	Per hour	46485.86	27891.52	45735.32	27441.19

8. The JNPT being the Licensor Port was requested vide our letter dated 30 September 2016 to furnish its specific comments on the following points. The JNPT has responded vide its letter dated 07 October 2016. The information/clarification sought by us and the response of JNPT thereon are tabulated below:

Sl. no.	Information sought by us	Reply of JNPT
(a)	The traffic projection of BPCL of NON LPG cargo items for the years 2016-17 to 2018-19.	The traffic projection for Non-LPG cargo appears to be in order based on the current trend of traffic. However, the impact of additional LPG handling on other POL product handling and impact of increase in crude oil wharfage on allocation of ONGC crude oil to JNPT needs to be factored.

		The competition from upcoming nearby Ports may also impact traffic projection of Non-LPG cargo due to disparity in tariff rates as represented by the stakeholders.
(b)	The traffic estimates for LPG cargo for the years 2016-17 to 2018-19 at 6.5MTPA, 9.6 MTPA, 10.80 MTPA.	The traffic projections for LPG cargo appears to be in order based on the current trend of traffic and increase in demand due to the rolling out of the Hon'ble Prime Minister Ujwala Scheme for providing LPG for every house hold.
(c)	Additions to the gross block of assets proposed by the BPCL during the years 2016-17 to 2018-19 for LPG & Non LPG.	Some Capital expenditure has been incurred in current financial year and for future years we have no comments to offer.
(d)	Capacity of the BPCL Jetty estimated at 5.5 MMTPA, in the backdrop of the proposed capital additions and handling of LPG envisaged during the years 2016-17 to 2018-19.	The capacity of BPCL jetty was 5.5 MMT prior to construction of Mooring Dolphin structure. With commissioning of Mooring Dolphin in April 2015 and completion of extension of existing pipelines towards South Side of jetty, it is estimated that the capacity of BPCL jetty may be enhanced by 1 MMT.

9.1. While scrutinizing the information/clarification furnished by BPCL, it was noticed that the amount of depreciation considered in the Cost Statement for the years 2013-14 to 2015-16 did not match with the depreciation as reflected in the Auditor Certified Income & Expenditure Statement furnished by BPCL. Likewise, there was a change in the amount of Net Block of assets for the years 2013-14 to 2015-16, as considered in the Cost Statement vis-à-vis the Net value of assets as reflected in the Certified Capital employed Statement for the said years respectively. The Reconciliation statement furnished by BPCL did not explain the reason for considering a different quantum of depreciation and Net value of assets in the Cost Statement vis-à-vis the depreciation and Net value of assets reflected in the Certified Income and Expenditure Statement. The BPCL was, therefore, requested vide our letter dated 12 January 2017 to explain the reason for the difference and also to furnish the supporting workings in this regard.

9.2. The BPCL has responded vide its letter dated 12 January 2017. The response of BPCL is as follows:

(i) BPCL follows Written Down Value method of calculating depreciation until the enactment of Companies Act, 2013 i.e. till FY 2013-14 in its books as prescribed by the said Act. However, in the cost statement, depreciation is calculated as per Straight Line Method of calculating depreciation as per point 2.7.1 of 2005 guidelines prescribed by Authority.

(ii) Under Written down Value method, depreciation is charged on the book value of the asset. This method involves the application of a pre-determined percentage of the book value of the asset. The amount of depreciation reduces year after year. Straight Line depreciation is a depreciation method used to gradually reduce the carrying amount of a fixed asset over its useful life. Since different method of calculating depreciation is used, difference in depreciation amount is bound to arise.

(iii) For Example Let,

Gross Fixed Asset = ` 100

WDV Rate = 20%

Life in years = 10

Particulars	WDV	SLM
Gross Amount	100	100
WDV @ 20%	20	0
SLM (Amount/life)	0	10
<b>Capital Employed</b>	<b>80</b>	<b>90</b>

(iv) The only thing that could be common between the two methods is the amount of Gross Fixed Assets. We have already given reconciliation of Gross Fixed Assets as per our response of letter dated 30.09.2016.

(v) With regard to the reason of difference between capital employed as per Annual Accounts and Cost Statement, it is pertinent to note here that different method of calculating depreciation will

automatically result in difference of Capital Employed as per Annual Accounts and Cost Statement Since Capital Employed= Gross Fixed Assets+additions – **Acc. Dep – Dep. (current year)** Hence, what could be common between the two methods is the amount of Gross fixed assets.

- (vi) The BPCL has furnished an illustration to establish this position.

10.1. In the meanwhile, given that the validity of the existing Scale of Rates was expiring on 30 September 2016 and based on the request made by BPCL and considering that it may take some more time for the case to mature for final disposal, this Authority vide its Order dated 25 October 2016 has extended the validity of the existing SOR of BPCL upto 31 December 2016.

10.2. Subsequently, based on the request made by BPCL for extension of rates beyond 31 December 2016, this Authority vide its Order dated 04 January 2017 has extended the validity of the existing SOR of BPCL upto 31 March 2017 or till the revised Scale of Rates of BPCL comes into effect, whichever is earlier.

11. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

12. With reference to the totality of information collected during the processing of this case, the following position emerges.

- (i) The existing Scale of Rates of the Bharat Petroleum Corporation Limited (BPCL) was last revised vide Order dated 4 August 2014. Vide the said Order, an across the board increase of 43% over the then existing level of tariff of BPCL was granted. The said Order prescribed a tariff validity upto 31 March 2016.

Subsequently, the validity of the Scale of Rates of BPCL has been periodically extended till 31 March 2017 or the date of effect of the revised Scale of Rates whichever is earlier. The extension of validity will be subject to fully adjusting the additional surplus, if any, over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2016 in the tariff to be determined.

- (ii) The BPCL filed its proposal for general revision of its Scale of Rates in July/August 2016. This proposal was taken up for consultation with the relevant users and JNPT. While furnishing the information/clarification sought by us, the BPCL in November/December 2016 has filed a revised proposal. The revised cost statements furnished by the BPCL in November/December 2016 along with the submissions made by BPCL during the processing of the case, are considered for the purpose of this analysis.

- (iii) Clause 2.13 of the tariff guidelines of 2005 mandates review of the actual physical and financial performance of the port operator at the end of the prescribed tariff validity period with reference to the projections relied upon at time of fixing the prevailing tariff. The last review of the Scale of Rates of BPCL was done in August 2014. In the tariff Order of August 2014, the tariff of BPCL was fixed by relying upon the estimates for the years 2013-14 to 2015-16. Thus, the estimates vis-à-vis actuals for the years 2013-14 to 2015-16 are to be analyzed to assess the performance of BPCL during the said period.

- (iv) Before we start with the analysis of assessing the performance of BPCL for the period 2013-14 to 2015-16, it is relevant to discuss handling of Liquefied Petroleum Gas (LPG) by BPCL during the said years. The BPCL has stated that its previous proposal for the tariff cycle 2013-14 to 2015-16 was not approved by this Authority. In this connection, it is relevant to mention here that the BPCL in September 2012 had approached this Authority for fixation of tariff for handling LPG at the liquid cargo jetty and had envisaged to adopt the rates prevailing at Jawahar Dweep on adhoc basis. Since the proposal filed by BPCL then, was neither supported by any cost details nor was any document furnished by BPCL reflecting the consent of the users, as stipulated in Clause 2.17.1 to 2.17.3 of the tariff guidelines of 2005, the BPCL was requested to file a proposal in compliance with the tariff guidelines of 2005. Subsequently, we did not hear from BPCL.

Thereafter, in the proceedings relating to the BPCL general revision proposal which culminated in the tariff Order of August 2014, the BPCL had proposed to introduce wharfage charges on LPG. The BPCL had reported that it has commissioned the LPG cryogenic facility on 30 January 2012 by issue of a Trade Notice on 24 February 2012 and has adopted the rate of ₹ 60 per MT prevailing at Jawahar Dweep. Given that inspite of a specific request made to BPCL to submit its proposal in line with the stipulation contained in Clause 2.17.1 to 2.17.4 of the 2005 guidelines, the BPCL had chosen to remain silent and had started to levy the rates on its own, thereby keeping this Authority in dark, this Authority was not inclined to approve the levy of the wharfage charges on LPG retrospectively. Further, since the BPCL had not furnished the requisite cost details in support of the rate of ₹ 60/- per MT, inspite of

operating the facility for a couple of years, this Authority was not inclined to approve the wharfage rate for LPG, unless the BPCL came up with a well analysed proposal in this regard.

Now, the BPCL has furnished the Cost details for handling of LPG, which is being discussed in the later part of the analysis. However, it is relevant to mention here that though the rates for LPG have not been approved by this Authority, the BPCL has continued to handle LPG at its jetty during the years 2013-14 to 2015-16. In other words, the actual income, expenses, capital employed of BPCL Jetty for the years 2013-14 to 2015-16 is inclusive of the income, expenses, capital employed pertaining to handling of LPG also. Since tariff for the handling of LPG has not been recognised by this Authority for the past period, it is not felt appropriate to consider the actuals inclusive of LPG components. Hence, the actual income, expenses, capital employed of BPCL Jetty for the years 2013-14 to 2015-16 is considered in the analysis after excluding the said components relating to handling of LPG. Further, it is clarified to BPCL that levy of charges without the specific approval of this Authority would be at the risk and responsibility of the BPCL.

(v) The actual performance of the BPCL Jetty during the years 2013-14 to 2015-16 for the non-LPG cargo, as compared to the estimates is discussed below:

- (a) The aggregate of the actual traffic handled by BPCL (excluding LPG) during the three year period from 2013-14 to 2015-16 works out to 16.63 million metric tonnes as against the estimated traffic of 17.31 million metric tonnes, registering a negative variation of about 4%.
- (b) The figure of the operating income as reflected in the Certified Income & Expenditure Statement for the years 2013-14 to 2015-16 is ₹ 4346.87 lakhs, ₹ 4560.13 lakhs and ₹ 5787.09 lakhs respectively. After excluding the income from the handling of LPG to the tune of ₹ 28.63 lakhs, ₹ 334.56 lakhs and ₹ 429.35 lakhs, the BPCL has considered an income to the tune of ₹ 4318.24 lakhs, ₹ 4225.57 lakhs and ₹ 5054.74 lakhs in the Cost statement, for the said years respectively, which is considered in the analysis.

Further, to have a like to like comparison between the actuals and the estimates, the estimates of operating income for the period from the effective date of implementation of the Order dated 04 August 2014 to 31 March 2016 are updated to reflect the across the board increase of 43% granted in the then existing Scale of Rates of BPCL.

(c) The figure of the overall operating expenses as considered by the BPCL in the Cost statement for the years 2013-14 to 2015-16 is seen to be in line with the expenditure figures reflected in the Certified Income & Expenditure Statement for the said years respectively, except for some adjustments as discussed below:

- (i) For the reasons stated above, the expenses relating to handling of LPG to the tune of ₹ 316.08 lakhs, ₹ 338.72 lakhs and ₹ 358.09 lakhs have been excluded by BPCL in the Cost statement.
- (ii) It may be recalled that during the last review of tariff of BPCL, the expenditure relating to 'MGT Expenses' was not considered on the ground that the payment made by BPCL to JNPT on account of not meeting the minimum guaranteed throughput of any individual cargo item, even though the BPCL would have achieved the capacity utilization on aggregate basis, is penal in nature, and that it is not appropriate to allow it as a pass through. Now, the BPCL has excluded the MGT Expenses to the tune of ₹ 203.15 lakhs, ₹ 300 lakhs and ₹ 380 lakhs from the analysis, which is relied upon.
- (iii) The amount of royalty payment made by BPCL to JNPT is not allowed as a pass through. It may be recalled that the matter has been referred to the Government and that if any decision contrary to the approach adopted by this Authority is received from the Government, this Authority would undertake a review of the tariff of the BPCL to correctly reflect the decision of the Government. The BPCL has not made a mention about it receiving any direction from the Government on the royalty issue, contrary to the approach adopted by this Authority. The BPCL has thus, excluded the royalty amount paid by it to JNPT to the tune of ₹ 1410.88 lakhs, ₹ 1452.90 lakhs and ₹ 1729.42 lakhs pertaining to the years 2013-14 to 2015-16, in its analysis.
- (iv) There is a change in the amount of depreciation considered in the Cost Statement for the years 2013-14 to 2015-16 vis-à-vis the depreciation as reflected in the Auditor Certified Capital employed Statement for the said years respectively, as shown below:

(₹ in lakhs)

Year	2013-14	2014-15	2015-16	Total
Depreciation as reflected in the Certified Income and Expenditure Statement	2296.11	1166.02	1094.64	4556.77
Depreciation as considered in non-LPG Cost Statement by BPCL (a)	964.51	954.42	1044.13	2963.06
Depreciation as considered in LPG Cost Statement by BPCL (b)	300.91	301.56	301.60	904.07
Total Depreciation considered in Cost Statement (a + b)	1265.42	1255.98	1345.73	3867.13
Difference in Depreciation considered in Certified Income and Expenditure Statement vis-a-vis Cost Statement	-1030.69	89.96	251.09	-689.64

The reason for considering a lower quantum of depreciation in the Cost Statement vis-à-vis the depreciation reflected in the Certified Income and Expenditure Statement, is reported to be arising on account of calculation of depreciation on account of the Companies Act, 2013, and on account of BPCL considering depreciation based on the Straight Line Method (SLM) for the purpose of tariff fixation as stipulated in Clause 2.7.1 of the 2005 Guidelines and considering the Written Down Value Method in its Certified Income and Expenditure Statement. Owing to the explanation and illustration furnished by BPCL, the amount of depreciation as considered by BPCL in the Cost Statement is relied upon.

- (d) On account of change in the amount of depreciation for the reasons explained above, there is a change in the amount of Net Block of assets for the years 2013-14 to 2015-16, as considered in the Cost Statement vis-à-vis the Net value of assets as reflected in the Auditor Certified Capital employed Statement for the said years respectively, as shown below:

(₹ in lakhs)

Year	2013-14	2014-15	2015-16	Total
Net Block of Assets as reflected in the Certified Income and Expenditure Statement	23349.00	24114.00	25660.00	73123.00
Net Block of Assets as considered in non-LPG Cost Statement by BPCL (a)	18051.01	19290.72	20954.60	58296.33
Net Block of Assets as considered in LPG Cost Statement by BPCL (b)	8312.52	8011.41	7763.41	24087.34
Total Net Block of Assets considered in Cost Statement (a + b)	26363.53	27302.13	28718.01	82383.67
Difference in Net Block of Assets considered in Certified Income and Expenditure Statement vis-a-vis Cost Statement	3014.53	3188.13	3058.01	9260.67

Owing to the explanation and illustration furnished by BPCL, the Net Value of Assets as considered by BPCL in the Cost Statement is relied upon.

- (e) BPCL has not considered any working capital requirement for the facility for all the years under consideration. It is noteworthy that even during the revisions of tariff of BPCL in the past, working capital requirement has not been considered by BPCL itself, on the ground that all the dealings are done by BPCL without any credit. Based on this position, no working capital has been considered by BPCL in this analysis. Thus, the Capital employed comprises of only net value of assets for all the years under consideration.
- (f) In the last tariff Order, Return on capital employed was allowed at 16% for the years 2013-14 to 2015-16, considering the capacity utilization during the years 2013-14 to 2015-16 as given by BPCL at 114.60%, 91.37%, and 96.47% respectively. During the last review of tariff of BPCL, the capacity of BPCL has been considered at 5.5 MTPA. Subsequently, in the year 2011-12, the BPCL has commissioned LPG cryogenic facility to handle LPG. The capacity at 5.5 MTPA is excluding the LPG facility capacity. Since the utilization is above 60%, full return at 16% is allowed for the years 2013-14 to 2015-16.
- (vi) (a) A statement showing the analysis of the performance of BPCL for non-LPG cargo, for the years 2013-14 to 2015-16 is attached as **Annex - I**. A summary of the comparison of the actuals vis-à-vis the estimates considered in the last tariff Order is tabulated below:

Particulars	Aggregate of the Estimates relied upon in the last Order for the years 2013-14 to 2015-16	Aggregate of Actuals for the years 2013-14 to 2015-16	₹ In Lakhs % Variation
<b>Traffic (in MTs)</b>	17,307,600	16,633,820	-3.89%
<b>Op. Income</b>	13,764.49	13,598.55	-1.21%
<b>Total Exps (incl. Depn)</b>	6042.51	5,788.02	-4.21%
<b>Surplus before Return</b>	7721.98	7,810.53	1.15%

\* The operating income estimates are adjusted to reflect the across the board increase granted in the August 2014 Order.

The details regarding the Actual Return earned by BPCL on the Capital Employed are given in the following table:

Particulars	2013-14	2014-15	2015-16	Total	Average
Actual Surplus (deficit) before Return earned by BPCL	2498.45	2490.23	2821.85	7810.53	2603.51
Actual Capital Employed	18,051.01	19,290.73	20,954.60	58,296.34	19432.11
Return on actual capital employed at eligible rate of 16%	2888.16	3086.52	3352.74	9327.41	3109.14
Actual Return on Capital Employed	13.84%	12.91%	13.47%	13.40%	13.40%

The variation in ROCE works out to (-) 16.25%, which is less than (-) 20%.

- (b) As per clause 2.13 of the tariff guidelines, if review of actual physical and financial performance for the previous tariff cycle shows the variation of more than + or - 20%, then 50% of such accrued benefit /loss has to be adjusted in the next tariff cycle. As can be seen from the above tables, the variation in actual physical performance as well as financial performance as compared to the estimates is seen to be less than 20%. Therefore, in terms of

the stipulation contained in Clause 2.13, there is no case to adjust the past deficit pertaining to the years 2013-14 to 2015-16 in the current tariff cycle of BPCL.

- (c) It may be recalled that we have vide our letter No. TAMP/46/2015-Misc dated 24 July 2015 communicated to BPCL that the surplus quantified for the tariff cycle immediately preceding the last tariff Order No.TAMP/68/2012-BPCL dated 4 August 2014 will be taken up for review, based on the Ministry of Shipping (MOS) letter No. 14019/20/2009-PG dated 12 June 2015.

In this connection, it is relevant to mention here that the surplus quantified in the August 2014 Order with regard to the past period of 2010-11 to 2012-13, would undergo changes mainly on account of consideration of rebates/discounts and set off of surplus pertaining to the period 2010-11 to 2012-13, only if both the physical and financial parameters are met.

In the case in reference, it may be recalled that in the August 2014 Order, the BPCL had categorically stated that it has not allowed any rebates and discount over the notified ceiling tariff during the years 2010-11 to 2012-13. In view of this position, there was no adjustment on account of rebates and discounts in the income considered for the years 2010-11 to 2012-13. With regard to the adjustment of surplus, given that the variation in actual physical performance and financial performance as compared to the estimates was then seen to be less than 20%, there was no case to adjust the past surplus/deficit pertaining to the years 2010-11 to 2012-13 in the August 2014 Order of BPCL.

From the above, it can be seen that there is no impact arising out of implementation of the MOS decision in the August 2014 Order of BPCL.

- (vii) The estimates for the year 2016-17 to 2018-19 are analysed separately for Non- LPG Cargo and LPG Cargo in the following paragraphs.

#### **A. Non – LPG Cargo:**

- (viii) The non-LPG traffic estimated by BPCL for the years 2016-17 to 2018-19 is 5.707 million metric tonnes, 5.745 million metric tonnes and 5.776 million metric tonnes respectively for the said years. Though the estimated traffic for the years 2017-18 and 2018-19 is seen to be marginally higher as compared with the actual non-LPG traffic handled by the BPCL at 5.715 million metric tonnes during the year 2015-16, it is estimated to be at a lower level at 5.707 million metric tonnes during the year 2016-17.

Reduction in the traffic of Crude Oil due to reduction in handling by one of the main users of BPCL Jetty, reduction in Bunkering activity at JNPT and shift of the power companies to gas based power plant instead of use of Furnace oil, leading to reduction in the traffic of Furnace Oil, gradual moving over by households from Kerosene to LPG, non-requirement of SKO under the public distribution schemes run by the state government authorities, thereby reducing the traffic of SKO handled at BPCL Jetty are the reasons cited by BPCL, which are relied upon.

Further, its traffic estimates for the years 2016-17 to 2018-19 takes into account analysis of various economic trends and market conditions of the past few years. Further, the traffic estimates are reported to have been considered based on consultations with tank farm operators, agents, CHA and persons related to the businesses and the end users, who import edible oils, chemicals and petroleum products.

From the details of the actual traffic handled by BPCL for the period April 2016 to September 2016, it is seen that the total traffic for the year 2016-17 would work out on a proportionate basis at about 5.96 million metric tonnes. The traffic estimate of 5.707 million metric tonnes considered by BPCL for the year 2016-17 is closer to 5.96 Million Tonnes.

The JNPT is also of the view that the traffic projection for Non-LPG cargo as estimated by BPCL for the years 2016-17 to 2018-19 appears to be in order, based on the current trend of traffic.

It is relevant to mention here that none of the user/user organizations have objected to the traffic forecasts made by BPCL. Also, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the likely traffic at a port/private terminal. Since the traffic projection for the year 2016-17 to 2018-19 is based on detailed analysis of BPCL and is concurred by the Licensor Port JNPT, the traffic forecasts for the years 2016-17 to 2018-19 as furnished by BPCL is considered for the purpose of this analysis.

- (ix) The operating income of BPCL comprises of Income from activities viz., Wharfage, Wharfage Management & Loading Arm, Pipeline, compressor, Pigging etc., and Bunker & Water Supply. The BPCL has furnished detailed workings for estimation of income from the above mentioned activities

for each of the years 2016-17 to 2018-19. In this regard, it is relevant here to mention that the income as worked out by the BPCL is based on the estimated traffic for the years 2016-17 to 2018-19 and the relevant rates prescribed in the existing Scale of rates of BPCL.

It is seen that the income from supply of nitrogen to coastal vessels has been calculated by the BPCL by considering a rate of ₹ 137700/- per MT, instead of the rate of ₹ 25801.78 per MT prescribed in the existing Scale of Rates, for all the years 2016-17 to 2018-19. The income estimation in this regard is, therefore, modified for all the years under consideration.

Further, in the estimation of income from supply of fresh water to foreign vessels, which is a dollar denominated tariff, the BPCL is seen to have applied the exchange rate of ₹ 65.62 per Dollar. In this regard, it is relevant here to mention that the exchange rate prevailing at the time of analysis of the case is considered uniformly for estimation of income from dollar denominated tariff items for all the years under consideration. In our analysis, since the actual dollar exchange rate for the period from April 2016 up to December 2016 is available, the said income for the year 2016-17 is estimated based on the average exchange rate of ₹ 67.095 per US\$ that prevailed during the said period. For the years 2017-18 and 2018-19, an exchange rate of ₹ 67.833 per US\$ prevailing at the time of concluding the analysis of this case is considered. In view of the above position, there is a slight variation in the income of the Bunker & Water supply activity.

The income estimation in respect of other activities is relied upon, as furnished by the port.

(x) The operating expenses estimated for the years 2016-17 to 2018-19 are analysed as under:

- (a) The annual escalation of the cost estimates is considered in terms of Clause 2.5.1 of the Tariff Guidelines of 2005 which requires that the expense projections of the terminal operators should be in line with traffic adjusted for price fluctuation with reference to current movement of Wholesale Price Index for all commodities as announced by the Government of India. The escalation factor to be adopted in respect of tariff cases to be disposed during the year 2016-17 is announced at 2.46%. Therefore, an escalation factor of 2.46% over the actuals for the year 2015-16 has been considered by BPCL to estimate the expenditure for the years 2016-17 to 2018-19.
  - (b) Each of the Operating & Direct labour, Equipment running Cost, Insurance cost, Other Expenses, Management & Administration Overheads and General Overheads has been estimated by BPCL by considering an escalation factor of 2.46% over the actuals for the year 2015-16, to estimate each of the said expenditure for the year 2016-17. For the years 2017-18 and 2018-19, each of the said expenditure has been estimated by considering an escalation factor of 2.46% over the estimates for the respective previous years. This position is relied upon in the analysis.
  - (c) For the reasons stated earlier, Royalty is not allowed as an item of cost for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xi) The BPCL has not estimated any financial and miscellaneous income and expenditure for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xii) The BPCL has estimated additions to the gross block of assets to the tune of ₹ 691.50 lakhs, ₹ 1940 lakhs and ₹ 1440 lakhs during the years 2016-17 to 2017-18. The BPCL has confirmed to have taken into account only completed and commissioned assets as capital employed.

(a) Year 2016-17:

Based on the status of the capital additions as furnished by the BPCL as brought out in the factual position relating to the note, the following total capital additions to the tune of ₹ 691.50 lakhs are considered in the analysis:

Nature of investment	Cost of investment (₹ in Lakh)
Provision of 75 Kg DCP Fire Extinguisher at Jetty	2.50
JNPT-Extension of Existing structure PL Manifold	50.00
Replacement of SC1400 Fender at Jetty	42.00
Provision of additional cameras at JNPT Jetty	15.00
Provision of one Number Fire Water Pump at Jetty	272.00

Provision of stripper vacuum operated pump	10.00
Provision of 6000 LPM Tower monitor and Jumbo	90.00
Close loop of Fire water line in Jetty	60.00
Revamping of Control Panel	150.00
<b>TOTAL</b>	<b>691.50</b>

(b) Year 2017-18:

Based on the status of the capital additions as furnished by the BPCL as brought out in the factual position relating to the note, the following total capital additions to the tune of ₹ 1940 lakhs are considered in the analysis:

<b>Nature of investment</b>	<b>Cost of investment (₹ in Lakh)</b>
Strengthening of Jetty structure	900
Replacement of existing black oil line at Jetty	250
Replacement of existing fenders at Jetty	200
Provision of GI platforms at LB01 & LB02	100
Provision of Hydralic operated Shore Gangway of length 20ft * 2ft suitable to connect ships/vessel along side gangway to jetty, at LB01 & LB02	100
Revamping of Control Panel	200
Provision of stripper operated pump	40
Replacement and repairs of Oil pipelines	150
<b>TOTAL</b>	<b>1940</b>

(c) Year 2018-19:

Based on the status of the capital additions as furnished by the BPCL as brought out in the factual position relating to the note, the following total capital additions to the tune of ₹ 1440 lakhs are considered in the analysis:

<b>Nature of investment</b>	<b>Cost of investment (₹ in Lakh)</b>
Provision of Nitrogen Plant at Jetty	240
Strengthening of Jetty Structure	600
Replacement of OWS System at Jetty	200
Replacement of Bunkering Line at Jetty	250
Provision of Spray System	40
Provision of Fire Water Pump at Jetty	110
<b>TOTAL</b>	<b>1440</b>

- (d) As already brought out earlier, no working capital has been claimed by the BPCL for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xiii) As per Clause 2.7.1 of tariff guidelines of March 2005, depreciation has to be calculated as per Straight Line Method following the life norms as per Companies Act or based on the life norms prescribed in

the Concession agreement whichever is higher. The BPCL has furnished separate workings in respect of calculation of depreciation and has confirmed that the depreciation provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005. Accordingly, the estimated depreciation on the gross block of assets for the years 2016-17 to 2018-19 is considered as furnished by the BPCL.

- (xiv) Considering the capacity of 5.5 MTPA, the estimated capacity utilisation for the years 2016-17 to 2018-19 based on the estimated throughput works out to 103.76%, 104.45% and 105.01% respectively. It may be recalled that even in the last general revision Order of BPCL, the capacity of the BPCL jetty at JNPT was considered at 5.5 Million Metric Tons Per Annum (MMTPA). Inspite of the BPCL envisaging capital additions to the tune of ₹ 6.92 crores, ₹ 19.40 crores and ₹ 14.40 crores during the years 2016-17 to 2018-19 respectively, mainly towards replacement of fenders, extension of existing structure of PL Manifold, strengthening of jetty structure, replacement of black oil line at jetty, replacement of oil pipeline etc., as brought out earlier, the BPCL has categorically stated that the said capital additions will not be enhancing the throughput capacity of the jetty. According to BPCL, due to the corrosive climatic conditions, substantial part of BPCL jetty's assets is towards replacement of existing assets for safety reasons as per issuances of safety by Oil Industry Safety Directorate. However, the Licensor Port JNPT is of the view that though the capacity of BPCL jetty was 5.5 MMT prior to construction of Mooring Dolphin structure, with commissioning of Mooring Dolphin in April 2015 and completion of extension of existing pipelines towards South Side of jetty, it is estimated that the capacity of BPCL jetty is enhanced by 1 MMT. In other words, the JNPT has stated that the capacity of the BPCL Jetty is 6.5 MMTPA.
- Nevertheless, the capacity utilisation of the BPCL would be beyond 60% for the years 2016-17 to 2018-19 at the capacity level of 6.5 MMTPA. The tariff guidelines of March 2005 provide for allowing maximum permissible return on capital employed, if the capacity utilisation is more than 60%. Accordingly, the BPCL is eligible for maximum permissible return. Therefore, the return on capital employed at the maximum permissible rate of 16% is considered for the years 2016-17 to 2018-19.
- (xv) Subject to the discussion above, the cost statements for the BPCL as a whole and different sub-activities stand modified. As stated earlier, the extension granted to the validity of the existing SOR of BPCL beyond 31 March 2016 was subject to the condition that the additional surplus over and above the admissible cost and permissible return accruing to the BPCL for the period post 1 April 2016 will be set off fully in the tariff to be fixed. However, the Cost statement for the year 2016-17 reflects a deficit to the tune of ₹ 2.80 crores. The said deficit is taken into account fully in the analysis. Since the estimated deficit of ₹ 2.80 Crores, is based on estimates, the surplus/deficit, as the case may be, would be reviewed based on actuals for the year 2016-17 during the next review of tariff of BPCL.
- (xvi) The modified cost statements for the BPCL as a whole and different sub-activities are attached as Annex - II (a) to (e) The summarised results of cost statements are presented in the table given below:

(₹ in crores)

Sl. No.	Particulars	Operating Income				Net Surplus /(Deficit)				Net Surplus /(Deficit) as a % of operating income			Average Surplus/ Deficit %
		2016-17	2017-18	2018-19	Total	2016-17	2017-18	2018-19	Total	2016-17	2017-18	2018-19	
1	BPCL as a whole excluding LPG activity	54.47	54.80	55.05	164.32	-2.80	-4.55	-5.27	-12.61	-5.13%	-8.30%	-9.57%	-7.67%
2	Wharfage	46.77	47.04	47.28	141.09	7.77	6.96	6.88	21.62	16.62%	14.80%	14.56%	15.33%
3	Loading Arm Wharf Management	4.03	4.06	4.08	12.18	-3.46	-3.82	-4.07	-11.36	-85.85%	-94.15%	-99.79%	-93.27%
4	Bunkering	0.68	0.68	0.69	2.05	-1.33	-1.40	-1.46	-4.19	-195.98%	-205.25%	-212.23%	-204.49%
5	Pipeline Pigging	2.99	3.01	3.01	9.01	-5.53	-6.03	-6.37	-17.93	-185.21%	-200.38%	-211.48%	-199.02%

- (a) As can be seen from the above table, the BPCL would be in a net deficit to the tune of ₹ 12.61 crores at the existing level of tariff during the years 2016-17 to 2018-19. Accordingly, there is a case for granting an upward increase in the existing level of tariff of BPCL. The JNPT Liquid Chemical Berth Users Association (JLCBUA) and Oil and Natural Gas Corporation (ONGC), have objected to the proposal of BPCL seeking increase in the existing tariff. The tariff of BPCL is being reviewed following the cost plus regime as per the tariff guidelines of 2005 and this Authority is not in a position to brush aside the estimated deficit and maintain status quo in the tariff level.

- (b) The increase of 6.61% sought by BPCL was for a period of three years beginning from 01 April 2016 and upto 31 March 2019. Given that the year 2016-17 is coming to an end, granting of the increase of 6.61% retrospectively would lead to accounting chaos and issues. At the same time, considering granting an increase of 6.61% for the remaining tariff validity period, would result in BPCL not in a position to fully recover its estimated admissible costs and the permissible return.
- (c) Considering the time involved for this Order to be notified in the Gazette of India and the lead period of 30 days for the revised Scale of Rates of BPCL to come into effect, it would be around March 2017. Thus, to enable BPCL recover the deficit of ₹ 12.61 crores from the overall estimated income at the existing level of tariff, over the remaining tariff cycle of 25 months from 1 March 2017 to 31 March 2019, it is seen that the overall cost position warrants an across the board increase of 11% over a period of 25 months, as against the across the board increase of 6.61% sought by the BPCL over a period of 36 months, in its revised proposal of November 2016.
- (d) In this connection, it is relevant to mention here that though the wharfage activity warrants a reduction in the exiting tariff, the wharfage activity would be cross subsidising the other deficit making activities, which warrant a significant increase in the existing tariff. Since the 2005 Guidelines stipulate phasing out of the impact of cross subsidisation among various activities, the BPCL is advised to take steps to make each of the activity self-sufficient.
- (e) In view of the above position, an across the board increase of 11% over the existing level of tariff of BPCL is granted. If the BPCL desires to levy the tariff at 6.61% increase, it can do so since the tariff at 11% increase is at ceiling level and BPCL has the flexibility to levy lower tariff.

**B. LPG Cargo:**

- (xvii) As brought out earlier, the BPCL has come up with a proposal for introducing wharfage rate for handling of LPG Cargo. The BPCL has furnished workings in support of the wharfage rate of ₹ 168.16 per MT in respect of LPG. Each of the parameters considered in arriving at the proposed rate is discussed herein after.
- (xviii) The traffic estimates of LPG has been estimated by BPCL at 650000 tonnes, 960000 tonnes and 1080000 tonnes for the years 2016-17 to 2018-19 respectively. The said traffic estimate is reported to be based on the capacity of the tank farm at BPCL. According to BPCL, presently it has a tank farm for the purpose of handling of LPG, due to which it can handle approximately 54 TMT vessel in a month, thereby working out to a traffic of 6.48 MMTPA (i.e. 54 TMT x 12 months), rounded off to 6.50 MMTPA which is considered as LPG traffic for the year 2016-17. The other tank farm is expected to be in operation from June 2017. Thus, traffic for 2017-18 is worked out at 9.72 MMTPA (i.e.) [(54 TMT x 3 months) + (90 TMT x 9 months)], rounded off to 9.60 MMTPA which is considered as LPG traffic for the year 2017-18. For the year 2018-19, the traffic is considered at 10.80 MMTPA (i.e. 90 TMT x 12 months)

It is noteworthy that the JNPT has concurred with the traffic projections for LPG cargo as estimated by BPCL. The JNPT is of the view that the LPG traffic as estimated by BPCL appears to be in order based on the current trend of traffic and increase in demand due to the rolling out of the Government's Scheme for providing LPG for every house hold.

It is relevant to mention here that none of the user/user organizations have objected to the traffic forecasts made by BPCL. Also, this Authority does not carry out any independent study so as to determine the likely traffic at a port/private terminal. Since the traffic projection for the year 2016-17 to 2018-19 is based on specific analysis of BPCL and is concurred by the Licensor Port JNPT, the traffic forecasts for the years 2016-17 to 2018-19 as furnished by BPCL is considered for the purpose of this analysis.

- (xix) Each of the Operating & Direct labour, Equipment running Cost, Insurance cost, Other Expenses, Management & Administration Overheads and General Overheads towards handling of LPG Cargo has been estimated by BPCL by considering an escalation factor of 2.46% over the actuals for the year 2015-16, to estimate each of the said expenditure for the year 2016-17.

As brought out earlier, the BPCL has been handling the LPG cargo at its jetty during the past years. Hence, the actuals as reflected in the Certified Income and Expenditure Statement reflects the expenditure pertaining to handling of LPG also. The said actuals has been taken as base and thereafter escalated by BPCL by adopting an escalation factor of 2.46% to arrive at the estimates for the years 2016-17 to 2018-19. In this connection, it is clarified that relying upon the actual expenses pertaining

to handling of LPG during the year 2015-16 is for the limited purpose to estimate the expenses for the years 2016-17 to 2018-19 and in no way, should be construed as an incidental approval for the levy of LPG charges during the year 2015-16. It is reiterated that levy of charges without the specific approval of this Authority would be at the risk and responsibility of the BPCL.

The expenses as estimated by the BPCL for handling of LPG cargo is relied upon in the analysis. It is noteworthy that Royalty has not been considered as an item of cost by BPCL for the years 2016-17 to 2018-19.

- (xx) The BPCL has furnished workings in respect of calculation of depreciation and has confirmed that the depreciation provided in the cost statement is in line with clause 2.7.1 of the tariff guidelines of March 2005. Accordingly, the estimated depreciation on the gross block of assets pertaining to the LPG for the years 2016-17 to 2018-19 is considered as furnished by the BPCL. The resultant value of net block of assets pertaining to the LPG is also considered as furnished by the BPCL.
  - (xxi) The return on capital employed at the rate of 16% is considered for the years 2016-17 to 2018-19.
  - (xxii) Based on the above parameters, the wharfage rate for handling per tonne of LPG works out to ₹ 168.16 per tonne as proposed by the Port. A Statement calculation to arrive at the wharfage rate for handling of LPG at BPCL is attached as **Annex – III**.
  - (xxiii) The Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under cover of its letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 11 November 2014 has forwarded a copy of the guidelines on priority berthing of coastal vessels at Major Port issued vide letter No. PT-11033/51/2014-PT dated 4 September 2014 to this Authority. Accordingly, this Authority vide its Order No. TAMP/52/2014-Genl. dated 28 November 2014 has, inter alia, approved the replacement of definition of ‘Coastal Vessel’ prescribed in the existing SOR of all the Major Port Trusts as follows:  
*“Coastal vessel” shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.’*
- Therefore, the definition of Coastal Vessel as proposed by the BPCL is modified with the above mentioned definition of ‘Coastal Vessel’.
- (xxiv) The notes relating to System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC), Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate and Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate, has been prescribed in the Scale of Rates of BPCL in line with the common Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 26 November 2015 read with common Order No. TAMP/53/2015-VOCPT dated 10 June, 2016.
  - (xxv) The note prescribed in the existing Scale of Rates of BPCL to the effect that in case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty or any other reasons attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, is seen to have been deleted in the proposed Scale of Rates. The reason for the proposed deletion has not been explained by BPCL. Since the said notes flows from the stipulation contained in Clause 6.5.2 of the 2005 Guidelines, the said note may continue to be prescribed in the BPCL Scale of Rates.
  - (xxvi) In line with clause 2.18.2 of the tariff guidelines, the proposed note 1.2(vi)(b) has been modified to reflect the prevailing Prime Lending Rate of State Bank of India at 14.05 %.

13.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves the revised Scale of Rates of BPCL, which is attached as **Annex - IV**.

13.2. The revised Scale of Rates and conditionalities in respect of BPCL shall come into effect after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette of India and shall remain in force till 31 March 2019. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority.

13.3. The BPCL is advised to furnish to this Authority through JNPT its Annual Accounts and performance report within 60 days of closing of the respective accounting year. If BPCL fails to provide such information within the stipulated time limit, the JNPT is requested to initiate appropriate action against BPCL.

13.4. The tariff of the BPCL has been fixed relying on the information furnished by the operator and based on various assumptions made as explained in the analysis. If this Authority at any time during the prescribed tariff validity period, finds that the actual position varies substantially from the estimations considered or there is deviation from the assumptions accepted herein, it shall require the BPCL to file a proposal ahead of the schedule to review its tariff and to set off fully the advantage accrued on account of such variations in the revised tariff.

13.5. In this regard, the BPCL is requested to furnish a report of the actual physical and financial performance within 15 days of completion of each quarter of a year in the same format in which the cost statement for the tariff proposals are filed. The report should also be accompanied with the reasons for variation from the estimates relied upon for fixing the tariff in force. If a variation of (+/-)20% is observed between the actual and the estimates for two consecutive quarterly period, this Authority will call upon the concerned operator to submit their proposal for an ahead of scheduled review. If the BPCL fails to file a tariff proposal within the time limit to be stipulated by this Authority, this Authority will proceed *suo motu* to review the tariff.

13.6. If there is any error apparent on the face of records considered, or for any other justifiable reasons, the BPCL may approach this Authority for review of the tariff fixed and the conditionalities prescribed giving adequate justification/reasoning within 30 days from the date of notification of this Order in the Gazette of India.

T. S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)

[ADVT.-III/4/Exty./460/16 (143)]

**Annex - I**

**BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED  
Analysis of the performance of BPCL for the years 2013-14 to 2015-16**

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Estimates relied upon in the Tariff Order dated 4 August 2014			Actuals		
		2013-14	2014-15	2015-16	2013-14	2014-15	2015-16
	<b>Traffic (In MTs)</b>	<b>57,48,400</b>	<b>57,56,100</b>	<b>58,03,100</b>	<b>63,02,873</b>	<b>50,25,236</b>	<b>53,05,711</b>
I	<b>Total Operating Income</b>	<b>3,757.54</b>	<b>4,576.72</b>	<b>5,430.22</b>	<b>4,318.24</b>	<b>4,225.57</b>	<b>5,054.74</b>
II	<b>Operating Costs (excluding depreciation)</b>						
	(i) Operating & Direct Labour.	115.48	122.41	129.75	224.48	58.29	232.22
	(iii) Equipment Running Costs	126.77	134.38	142.44	245.02	330.79	467.53
	(viii) Insurance	8.38	8.88	9.41	1.25	1.50	1.65
	(ix) Other expenses	200.44	212.47	225.22	113.75	175.02	243.82
	<b>Total (i to v)</b>	<b>451.07</b>	<b>478.14</b>	<b>506.82</b>	<b>584.50</b>	<b>565.60</b>	<b>945.22</b>
III	Depreciation	1220.24	1305.12	1337.42	964.51	954.42	1,044.13
IV	Overheads						
	(i) Management & Administration overheads	233.60	247.62	262.48	270.78	215.32	243.54
	<b>Total (i &amp; ii)</b>	<b>233.60</b>	<b>247.62</b>	<b>262.48</b>	<b>270.78</b>	<b>215.32</b>	<b>243.54</b>
V	<b>Total Expenditure (II + III + IV)</b>	<b>1904.91</b>	<b>2030.88</b>	<b>2106.72</b>	<b>1819.79</b>	<b>1735.34</b>	<b>2232.89</b>
VI	<b>Operating Surplus (I) – (V)</b>	<b>1852.63</b>	<b>2545.84</b>	<b>3323.50</b>	<b>2498.45</b>	<b>2490.23</b>	<b>2821.85</b>
VII	<b>Surplus Before Interest and Tax</b>	<b>1852.63</b>	<b>2545.84</b>	<b>3323.50</b>	<b>2498.45</b>	<b>2490.23</b>	<b>2821.85</b>

VIII	Capital Employed	15902.85	16599.79	15945.70	18,051.01	19,290.73	20,954.60
IX	Return on Capital Employed	2544.46	2655.97	2551.31	2,888.16	3,086.52	3,352.74
X	Capacity Utilization	104.52%	104.66%	105.51%	114.60%	91.37%	96.47%
XI	RoCE adjusted for capacity utilization	2,544.46	2,655.97	2,551.31	2,888.16	3,086.52	3,352.74
XII	Net Surplus/(Deficit) (VII) - (XI)	-691.83	-110.12	772.19	-389.71	-596.29	-530.89

Annex - II (a)

**BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED**  
Consolidated Income & Cost statement

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff in November 2016			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
	Traffic (In MTs)	63,02,873	50,25,236	53,05,711	57,06,800	57,44,500	57,75,800	57,06,800	57,44,500	57,75,800
I	Total Operating Income									
	Wharfage	3,738.59	3,664.79	4,319.47	4,677.36	4,704.39	4,727.60	4,677.36	4,704.39	4,727.60
	Wharfage Management & Loading Arm	312.55	308.72	365.31	403.46	406.22	408.10	403.46	406.22	408.10
	Pipeline, Compressor, Pigging, Vaporiser etc	206.28	186.82	305.68	354.64	356.97	356.97	298.69	301.02	301.02
	Bunker & Water Supply	60.83	65.24	64.28	66.48	66.48	66.94	67.66	68.25	68.72
	<b>Total (i to iv)</b>	<b>4,318.25</b>	<b>4,225.57</b>	<b>5,054.74</b>	<b>5,501.94</b>	<b>5,534.06</b>	<b>5,559.61</b>	<b>5,447.16</b>	<b>5,479.87</b>	<b>5,505.45</b>
II	Operating Costs (excluding depreciation)									
	Operating & Direct Labour	224.47	58.28	232.22	237.93	243.79	249.78	237.93	243.79	249.78
	Equipment Running Costs	245.02	330.80	467.54	479.04	490.82	502.90	479.04	490.83	502.90
	Royalty/ Revenue Share	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insurance	1.26	1.50	1.64	1.69	1.73	1.77	1.68	1.72	1.76
	Other expenses	113.74	175.01	243.81	249.81	255.97	262.27	249.81	255.95	262.25
	<b>Total (i to v)</b>	<b>584.49</b>	<b>565.59</b>	<b>945.21</b>	<b>968.47</b>	<b>992.31</b>	<b>1,016.72</b>	<b>968.46</b>	<b>992.29</b>	<b>1,016.70</b>
III	Depreciation	964.51	954.43	1,044.13	1,244.45	1,323.62	1,381.67	1,244.45	1,323.62	1,381.67

IV	Overheads								
	Management & Administration overheads	261.26	210.35	219.61	225.02	230.55	236.22	225.01	230.55
	General Overheads	9.52	4.98	23.92	24.51	25.12	25.73	24.51	25.11
		<b>270.78</b>	<b>215.33</b>	<b>243.53</b>	<b>249.53</b>	<b>255.67</b>	<b>261.95</b>	<b>249.52</b>	<b>255.66</b>
	<b>Total (i &amp; ii)</b>								
	<b>Total Expenditure</b>	<b>1,819.78</b>	<b>1,735.35</b>	<b>2,232.87</b>	<b>2,462.45</b>	<b>2,571.60</b>	<b>2,660.34</b>	<b>2,462.43</b>	<b>2,571.57</b>
V	Operating Surplus (I) – (II) – (III) - (IV)	<b>2,498.47</b>	<b>2,490.22</b>	<b>2,821.87</b>	<b>3,039.49</b>	<b>2,962.46</b>	<b>2,899.27</b>	<b>2,984.73</b>	<b>2,908.31</b>
VI	Surplus Before Interest and Tax	2,498.47	2,490.22	2,821.87	3,039.49	2,962.46	2,899.27	2,984.73	2,908.31
VII	Capital Employed	18,051.01	19,290.73	20,954.60	20,401.63	21,018.00	21,076.34	20,401.63	21,018.00
VIII	Return on Capital Employed	2,888.16	3,086.52	3,352.74	3,264.26	3,362.88	3,372.21	3,264.26	3,362.88
IX	Capacity Utilization	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%
X	RoCE adjusted for capacity utilization	2,888.16	3,086.52	3,352.74	3,264.26	3,362.88	3,372.21	3,264.26	3,362.88
XI	Net Deficit (VI) - (X)	(389.69)	(596.30)	(530.87)	(224.77)	(400.42)	(472.94)	(279.53)	(454.57)
XII	Net Deficit as a percentage of operating income (XI/I)				-4.09%	-7.24%	-8.51%	-5.13%	-8.30%
XIII	Average deficit as a percentage of operating income				-6.61%			-7.67%	

Annex - II (b)

## BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED

## Cost statement for Wharfage

(Rupees in Lakhs)

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
I	Operating Income	3,738.59	3,664.79	4,319.47	4,677.36	4,704.39	4,727.60	4,677.36	4,704.39	4,727.60



XII	Net Deficit as a percentage of operating income ( XI/I )			16.09%	14.26%	14.01%	16.62%	14.80%	14.56%
XIII	Average deficit as a percentage of operating income			14.78%			15.33%		

Annex - II (c)

**BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED****Form 5 B (i) Cost statement for Loading Arm , Wharfage Management**

Sr. No.	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
I	Operating Income	312.55	308.72	365.31	403.46	406.22	408.10	403.46	406.22	408.10
II	Direct Operating Expenses									
	Operating & Direct Labour	22.45	5.83	23.22	23.79	24.38	24.98	23.79	24.38	24.98
	Equipment Running Costs	122.51	165.40	233.77	239.52	245.41	251.45	239.52	245.41	251.45
	Royalty/ Revenue Share	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insurance	0.25	0.30	0.33	0.34	0.35	0.35	0.34	0.35	0.35
	Other expenses	22.75	35.00	48.76	49.96	51.19	52.45	49.96	51.19	52.45
	<b>Total</b>	<b>167.96</b>	<b>206.53</b>	<b>306.08</b>	<b>313.61</b>	<b>321.33</b>	<b>329.23</b>	<b>313.61</b>	<b>321.32</b>	<b>329.23</b>
III	Depreciation	56.96	59.25	80.58	130.22	142.55	152.42	130.22	142.55	152.42
IV	Allocated share of Overheads									
	(i) Management & Administration overheads	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	(ii) General Overheads	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>									
V	Operating Surplus/(Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)	87.63	42.94	(21.35)	(40.37)	(57.66)	(73.55)	(40.37)	(57.66)	(73.55)

<b>VI</b>	<b>Surplus /deficit</b>	<b>87.63</b>	<b>42.94</b>	<b>(21.35)</b>	<b>(40.37)</b>	<b>(57.66)</b>	<b>(73.55)</b>	<b>(40.37)</b>	<b>(57.66)</b>	<b>(73.55)</b>
<b>VII</b>	<b>Capital Employed for the activity</b>	<b>904.45</b>	<b>1,306.16</b>	<b>1,883.18</b>	<b>1,912.59</b>	<b>2,030.04</b>	<b>2,085.62</b>	<b>1,912.59</b>	<b>2,030.04</b>	<b>2,085.62</b>
<b>VII I</b>	<b>RoCE - Maximum permissible (16%/ 6.35%)</b>	<b>144.71</b>	<b>208.99</b>	<b>301.31</b>	<b>306.01</b>	<b>324.81</b>	<b>333.70</b>	<b>306.01</b>	<b>324.81</b>	<b>333.70</b>
<b>IX</b>	<b>Capacity Utilization</b>	<b>114.60%</b>	<b>91.37%</b>	<b>96.47%</b>	<b>103.76%</b>	<b>104.45%</b>	<b>105.01%</b>	<b>87.80%</b>	<b>88.38%</b>	<b>88.86%</b>
<b>X</b>	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	<b>144.71</b>	<b>208.99</b>	<b>301.31</b>	<b>306.01</b>	<b>324.81</b>	<b>333.70</b>	<b>306.01</b>	<b>324.81</b>	<b>333.70</b>
<b>XI</b>	<b>Net Surplus/(Deficit) (VI) - (X)</b>	<b>(57.08)</b>	<b>(166.05)</b>	<b>(322.66)</b>	<b>(346.38)</b>	<b>(382.47)</b>	<b>(407.25)</b>	<b>(346.39 )</b>	<b>(382.46)</b>	<b>(407.25)</b>
<b>XII</b>	<b>Net Deficit as a percentage of operating income ( XI/I )</b>				-85.85%	-94.15%	-99.79%	-85.85%	-94.15%	-99.79%
<b>XII I</b>	<b>Average deficit as a percentage of operating income</b>				<b>-93.27%</b>				<b>-93.27%</b>	

Annex - II (d)

**BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED**  
**Cost statement for Water , Bunkering & others**

	Management & Administration overheads	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	General Overheads	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
V	<b>Operating Surplus/(Deficit) (I) - (II) - (III) - (IV)</b>	(19.65)	(30.60)	(78.07)	(86.41 )	(91.57 )	(95.99 )	(85.52 )	(90.11 )	(94.51 )
VI	<b>Surplus /deficit</b>	(19.65)	(30.60)	(78.07)	(86.41 )	(91.57 )	(95.99 )	(85.52 )	(90.11 )	(94.51 )
VII	<b>Capital Employed for the activity</b>	139.15	200.95	289.72	294.24	312.31	320.86	294.24	312.31	320.86
VII I	<b>RoCE - Maximum permissible</b>	22.26	32.15	46.36	47.08	49.97	51.34	47.08	49.97	51.34
IX	<b>Capacity Utilization</b>	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%	88.86%
X	<b>RoCE adjusted for Capacity utilization</b>	22.26	32.15	46.36	47.08	49.97	51.34	47.08	49.97	51.34
XI	<b>Net Surplus/(Deficit) (VI) - (X)</b>	(41.91)	(62.75)	(124.43)	(133.49)	(141.54)	(147.33)	(132.60)	(140.07)	(145.85)
XII	<b>Net Deficit as a percentage of operating income ( XI/I )</b>				200.79%	212.91%	220.09%	195.98%	205.25%	212.23%
XII I	<b>Average deficit as a percentage of operating income</b>				<b>-211.26%</b>			<b>-204.49%</b>		

Annex - II (e)

**BHARAT PETROLEUM CORPORATION LIMITED**  
**Form 5 B (i) Cost statement for Pipeline, Compressor, Vapouriser, Pigging**

Sr. No .	Particulars	Actuals			Estimates as given by BPCL at existing level of tariff			Estimates at existing level of tariff as moderated by us		
		2013-14	2014-15	2015-16	2016-17	2017-18	2018-19	2016-17	2017-18	2018-19
I	<b>Operating Income</b>	206.28	186.82	305.68	354.64	356.97	356.97	298.69	301.02	301.02
II	<b>Direct Operating Expenses</b>									
	Operating & Direct Labour	11.22	2.91	11.61	11.90	12.19	12.49	11.90	12.19	12.49
	Equipment Running Costs	73.51	99.24	140.26	143.71	147.25	150.87	143.71	147.25	150.87
	Royalty/ Revenue Share	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Insurance	0.13	0.15	0.16	0.17	0.17	0.18	0.16	0.17	0.17

	Other expenses	11.37	17.50	24.38	24.98	25.60	26.23	24.98	25.59	26.22
	<b>Total</b>	<b>96.23</b>	<b>119.80</b>	<b>176.41</b>	<b>180.76</b>	<b>185.21</b>	<b>189.77</b>	<b>180.75</b>	<b>185.20</b>	<b>189.75</b>
<b>III</b>	Depreciation	87.62	91.15	123.97	200.34	219.31	234.49	200.34	219.31	234.49
<b>IV</b>	Allocated share of Overheads									
	Management & Administration overheads	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	General Overheads	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	<b>Total</b>	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>V</b>	<b>Operating Surplus/(Deficit) (I) – (II) – (III) - (IV)</b>	22.43	(24.13)	5.30	(26.46)	(47.55)	(67.29)	(82.40)	(103.48)	(123.22)
<b>VI</b>	<b>Surplus /deficit</b>	<b>22.43</b>	<b>(24.13)</b>	<b>5.30</b>	<b>(26.46)</b>	<b>(47.55)</b>	<b>(67.29)</b>	<b>(82.40)</b>	<b>(103.48)</b>	<b>(123.22)</b>
<b>VII</b>	Capital Employed for the activity	1,391.47	2,009.48	2,897.19	2,942.45	3,123.13	3,208.65	2,942.45	3,123.13	3,208.65
<b>VII I</b>	RoCE - Maximum permissible	222.64	321.52	463.55	470.79	499.70	513.38	470.79	499.70	513.38
<b>IX</b>	Capacity Utilization	114.60%	91.37%	96.47%	103.76%	104.45%	105.01%	87.80%	88.38%	88.86%
<b>X</b>	RoCE adjusted for Capacity utilization	222.64	321.52	463.55	470.79	499.70	513.38	470.79	499.70	513.38
<b>XI</b>	<b>Net Surplus/(Deficit) (VI) - (X)</b>	(200.21)	(345.65)	(458.25)	(497.25)	(547.25)	(580.67)	(553.19)	(603.18)	(636.60)
<b>XII</b>	<b>Net Deficit as a percentage of operating income ( XI/I )</b>				-140.21%	-153.30%	-162.67%	-185.21%	-200.38%	-211.48%
<b>XII I</b>	Average deficit as a percentage of operating income				-152.06%			-199.02%		

**CALCULATION TO ARRIVE AT THE WHARFAGE RATE FOR HANDLING OF LPG AT BPCL.**

(Rupees in Lakhs)

	Particulars	2016-17	2017-18	2018-19	Average
<b>A</b>	<b>Traffic (in tonnes)</b>	<b>650000</b>	<b>960000</b>	<b>1080000</b>	<b>896666.6667</b>
<b>B</b>	<b>Operating Expenses</b>				
	Operating & Direct Labour	11.12	11.39	11.67	11.39
	Equipment Running Costs	23.35	23.93	24.51	23.93
	Insurance	0.08	0.08	0.09	0.08
	Other expenses	11.67	11.96	12.25	11.96
	Depreciation	303.49	303.49	303.49	303.49
	Management & Administration overheads	10.51	10.77	11.04	10.77
	General Overheads	1.15	1.18	1.20	1.18
	<b>Total</b>	<b>361.37</b>	<b>362.79</b>	<b>364.25</b>	<b>362.81</b>
<b>C</b>	<b>Capital Employed</b>	<b>7459.92</b>	<b>7156.43</b>	<b>6852.95</b>	<b>7156.43</b>
<b>D</b>	<b>Return on Capital Employed @ 16%</b>	<b>1193.59</b>	<b>1145.03</b>	<b>1096.47</b>	<b>1145.03</b>
<b>E</b>	<b>Total Revenue Requirement ( B + D )</b>	<b>1554.96</b>	<b>1507.82</b>	<b>1460.72</b>	<b>1507.83</b>
<b>F</b>	<b>Rate per tonne of LPG in Rs. ( E/A )</b>	<b>239.22</b>	<b>157.06</b>	<b>135.25</b>	<b>168.16</b>

**ANNEX- IV****BPCL- IOCL LIQUID CARGO JETTY****JN-PORT, SHEVA, NAVI MUMBAI.****SCALE OF RATES****CHAPTER-I****1.1. Definitions**

In this Scale of Rates, unless the context otherwise requires, the following definitions shall apply:

- (i) **“Coastal vessel”** shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Director General of Shipping/Competent Authority.
- (ii) **“Foreign-going vessel”** shall mean any vessel other than Coastal vessel.
- (iii) **“Hazardous Chemicals”** mean and include the chemicals referred under Schedule I, Schedule II and Schedule III of Manufacture, Storage and import of Hazardous Chemicals Rules, 1989 framed under Environment (Protection) Act, 1986 and Rules, as applicable from time to time.
- (iv) **“Marine Loading Arm”** means by which liquid cargo is loaded to/discharged from vessel used for petroleum products.
- (v) **“Vaporizer”** means by which liquid nitrogen is vaporized for use of pigging of dock lines after completion of cargo operation of class hazardous chemicals.
- (vi) **“Wharf Management”** means various services provided by BPCL – IOCL liquid cargo jetty during the cargo operation of vessel at the jetty.
- (vii) **“Compressor”** means equipment by which compressed air is supplied for pigging of dock lines after completion of cargo operation of vessel at jetty.

- (viii) “**Pigging**” means clearing/emptying/cleaning of dock lines before/after cargo operation using compressed air/nitrogen/water.

## **1.2. GENERAL TERMS & CONDITIONS**

(i) **System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC):**

- (a) A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
- (b) A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.

(ii) **Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate:**

- (a) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
- (b) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
- (c) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal License from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.

(iii) **Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate:**

- (a) Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for “worldwide and coastal” operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage in the following scenario:

- i. Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
- ii. Not converted\* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

\* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002- Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.

- (b) In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a License for Specified period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/container.

- (ii) (a) A foreign going vessel of Indian Flag having a General Trading Licence can convert to Coastal run on the basis of a Customs Conversion Order.

- (b) A foreign going vessel of Foreign Flag can convert to coastal run on the basis of a Coastal Voyage Licence issued by the Director General of Shipping.

- (c) In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.

- (d) In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable only till the vessel completes coastal cargo discharging operations; immediately thereafter, foreign-going rates shall be chargeable by the discharge ports.

- (e) For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal Licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to Coastal rates.

- (iii) (a) All dollar denominated tariff shall be recovered in Indian rupees after conversion of US currency to its equivalent Indian rupees at the market-buying rate notified by the Reserve Bank of India, State Bank of India or its associates or any public sector banks as may be notified from time to time.

- (b) The date of entry of the vessel into the port limit shall be reckoned with as the day for such conversion.

- (c) A regular review of exchange rate shall be made once in thirty days from date of arrival of the vessels in cases of vessels staying in the Port for more than thirty days. In such cases the basis of billing shall change prospectively with reference to the appropriate exchange rate prevailing at the time of review.
- (iv) For the purpose of calculating the dues the unit by weight shall be 1 tonne or 1,000 kilograms, the unit by volume measurement shall be 1 cubic metre and the unit by capacity measurement for liquids in bulk shall be 1,000 litres.
- (v)
  - (a) The Vessel related charges for all Coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
  - (b) The cargo related charges for all Coastal cargo, other than POL including crude oil, should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
  - (c) In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship-shore transfer and transfer from/to quay to/from storage area including wharfage.
  - (d) For the purpose of this concession, cargo from a foreign port which reaches an Indian Port 'A' for subsequent transhipment to Indian Port 'B' will also qualify insofar as the charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
  - (e) The charges for coastal cargo shall be denominated and collected in Indian Rupee.
- (vi) Interest on delayed payments/refunds:
  - (a) The user shall pay penal interest on delayed payments under this Scale of Rates. Likewise, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty shall pay penal interest on delayed refunds.
  - (b) The rate of penal interest will be 16.75%. The penal interest rate will apply to both the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the port users equally.
  - (c) The delay in refunds will be counted only 20 days from the date of completion of services or on production of all the documents required from the users, whichever is later.
  - (d) The delay in payments by the users will be counted only 10 days after the date of raising the bills by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty. This provision shall, however, not apply to the cases where payment is to be made before availing the services/use of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty's properties as stipulated in the Major Port Trust Act and/or where payment of charges in advance is prescribed as a condition in this Scale of Rates.
- (vii) All charges worked out shall be rounded off to the next higher rupee on the grand total of each bill.
- (viii) In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.5 shall be taken as 0.5 unit and fractions of 0.5 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (ix) The users will not be required to pay charges for delays beyond a reasonable level attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.
- (x) In case a vessel idles due to non-availability or breakdown of the shore based facilities of the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty or any other reasons attributable to the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty, rebate equivalent to berth hire charges payable to JNPT accrued during the period of idling of vessel shall be allowed by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty.
- (xi)
  - (a) Wherever a specific tariff for a service/cargo is not available in the notified Scale of Rates, the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty can submit a suitable proposal to the TAMP.
  - (b) simultaneously with the submission of proposal, the proposed rate can be levied on an ad hoc basis till the rate is finally notified.
  - (c) The ad hoc rate to be operated in the interim period must be derived based on existing notified tariffs for comparable services/cargo; and, it must be mutually agreed upon by the BPCL-IOCL liquid Cargo Jetty and the concerned user(s)
  - (d) The final rate fixed by the TAMP will ordinarily be effective only prospectively. The interim rate adopted in an ad hoc manner will be recognised as such unless it is found to be excessive requiring some moderation retrospectively.

## CHAPTER-II

### WHARFAGE CHARGES

Sr.No.	Tariff category	Foreign rate per metric tonne (in ₹)	Coastal rate per metric tonne (in ₹)
<b>2.1. PETROLEUM PRODUCTS:</b>			
(1)	Sko, LDO	50.34	50.34
(2)	HSD,FO, Base Oil, CBFS, AHE	77.79	77.79
(3)	Naphtha, MS	123.55	123.55
(4)	AFS	155.59	155.59
(5)	Crude Oil	68.65	68.65
(6)	LPG	168.16	168.16
<b>2.2. CHEMICALS:</b>			
(1)	MEG, Styrene, Butyl Acrylate, Crude, Glycol, LAB, Xylene	155.59	93.35
(2)	Unenumerated chemicals	192.21	115.33
<b>2.3. OTHER LIQUID CARGO</b>			
(1)	Edible Oil	82.38	49.43
(2)	Acid	155.59	93.35
(3)	Molasses	64.06	38.44

**NOTES:**

- a) BPCL-IOCL liquid cargo jetty will provide only wharf facilities. Pumping in/out through pipelines shall be arranged by importers/exporters through tank farm operators registered with the JNPT.
- b) Handling of liquid bulk cargo will normally be permitted through pipelines only.
- c) Assessment of cargo shall be done on the basis of the description of the cargo as given in the bill of entry/coastal bill of lading in case of import cargo and shipping bill in the case of export cargo, that best fits the item description covered under the schedule.
- d) Before classifying any cargo under unspecified category in the wharfage schedule, the relevant Customs classification shall be referred to find out whether the cargo can be classified under any of the specific categories mentioned in the schedules.
- e) Wharfage dues shall be collected at the rates specified in the schedule on the basis of the manifested tonnage/measurement or volume of cargo given in the bill of entry/bill of lading/coastal bill of lading in the case of import cargo and shipping bill/bill of coastal goods in the case of export cargo.
- f) The gross tonnage/measurement shall be reckoned with as specified in the related document such as out-turn report/intake certificate duly signed by central excise/ullage certificate issued by ship's surveyor. In the absence of these details, the tonnage/measurement arrived at by actual test check by the BPCL-IOCL Liquid cargo jetty administration shall be taken as gross tonnage/measurement.
- g) Requests for amendments in the import or export application or import general manifest or delivery order shall be accompanied by certificate duly signed by central excise/customs.

**CHAPTER-III**  
**MISCELLANEOUS CHARGES**

Sr. No.	Particulars	Unit	Foreign rate	Coastal rate
3.1.	<b>Wharfage Management charges</b> -for the use of loading arm/intermediate pipeline	per MT	₹ 9.78	₹ 5.86
3.2.	<b>Loading Arm charges</b> -for the use of the loading arm while handling petroleum cargo at the jetty.	per MT	₹ 10.86	₹ 6.50
3.3.	<b>Pipeline charges</b> - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's cross country pipeline.	per MT	₹ 59.66	₹ 35.80
3.4.	<b>Compressor charges</b> - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's		₹ 5966.66	₹ 3580.00

	compressor for pipeline blowing/pigging operation	per hour		
3.5.	<b>Hard pigging charges</b> - for the use of hard pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used	per operation	₹ 42959.95	₹ 25775.98
3.6.	<b>Foam pigging charges</b> - for the use of foam pig for pigging operation incase BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's pipeline is used	per operation	₹ 28639.98	₹ 17183.99
3.7.	<b>Liquid nitrogen charges</b> - for purchase of nitrogen for pigging operation incase of imports/exports of class 'A' product.	per MT	₹ 47733.29	₹ 28639.98
3.8.	<b>BPC vaporizer charges</b> - for the use of BPCL-IOCL Liquid Cargo Jetty's nitrogen vaporizer	per operation	₹ 17899.98	₹ 10740.00
3.9.	<b>Bunkering charges</b> -for handling bunker fuel at the jetty.	per MT	₹ 50.77	₹ 28.57
3.10.	<b>Water charges</b> -for supply of fresh water to vessels.	per MT	\$ 5.705	₹ 138.31
3.11.	<b>Charges for vessel overstay</b> - due to user's fault beyond 2 hours after completion of operation	per hour	₹ 47619.00	₹ 28571.40